SPEDLOGSWISS

2018

Jahresbericht
Rapport annuel

Inhalt

Prolog 4-6
Editorial 8-9
Tätigkeiten der Vorstände und der Geschäftsstelle 10-17
Mitgliederbewegungen 19-20

Berichte aus den Fachbereichen

Air 21-23
Europa 25-27
Schifffahrt 29-31
Reedereiagenten 33-36
FIATA 37-39
Warehouse & Solutions 41-43

Berichte aus den Kommissionen

Betriebswirtschaft 45-46
Bildung 47-49
Informatik 51-52
Recht und Versicherung 53-55
Zoll 57-59

Projekte

Thing Explainer «Zolldienstleister» 61-63
«Wissen kompakt» 65-66

Befreundete Verbände

Cargo Forum Schweiz 67-69
GeFaSuisse 71-72
Groupement Fer/Groupement Fret 73-75

Befreundete Unternehmen

SafeConsult AG 77
efreight AG 79-81

Finanzen 83-86

Sommaire

Prologue 4-6
Éditorial 8-9
Activités des comités de direction et du bureau 10-17
Mutations 19-20

Rapports des domaines spécialisées

Air 21-23
Europe 25-27
Navigation 29-31
Agents maritimes 33-36
FIATA 37-39
Warehouse & Solutions 41-43

Rapports des commissions

Économie d'entreprise 45-46
Formation 47-49
Informatique 51-52
Droit et assurance 53-55
Douane 57-59

Projets

Thing Explainer 61-63
«Connaissances compactes» 65-66

Associations amies

Cargo Forum Suisse 67-69
GeFaSuisse 71-72
Groupement Fer/Groupement Fret 73-75

Entreprises amies

SafeConsult SA 77
efreight AG 79-81

Finances 83-86

Anmerkung der Redaktion: In dieser Publikation wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichwohl für beiderlei Geschlecht.

Note de la rédaction: pour une meilleure lisibilité, les formulations féminines et masculines ne seront plus utilisées dans cette publication. Toutes les désignations de personnes sont valables pour les deux genres.

Impressum: Herausgeber/Éditeur: SPEDLOGSWISS, Basel | Verantwortlich/Responsable: Judith Moser, Public Relations
Realisation/Réalisation: ERNYVETSCH, Zürich | Porträts/Portraits: Tobias Sutter Photography, Basel
Illustrations-Fotos/Photos: Ronnie Vetsch, Zürich

Dr. Barbara Furrer
Vorsitzende Kommission Recht und Versicherung
Présidente de la commission Droit et assurances

Prolog

Autorin: Dr. Barbara Furrer

Als Vorsitzende der SPEDLOGSWISS-Kommission Recht und Versicherung («KRV») habe ich dieses Jahr die ehrenvolle Aufgabe, den Jahresbericht 2018 mit dieser Einleitung zu eröffnen. Diese Gelegenheit nehme ich nur zu gerne wahr, um Ihnen, geschätzte Leser, einige Gedanken zum Umgang mit den besonderen Risiken in der Speditionsbranche und zur Funktion der KRV innerhalb unseres Verbandes darzulegen.

Das Erkennen von kommerziellen Chancen und Risiken sowie das Abwenden finanzieller Schäden war, ist und bleibt Basis jeder erfolgreichen Geschäftsidee in Spedition und Logistik. Oder wie man in der Branche häufig hört: «Die Logistik ist zugleich ein Low-Margin- und High-Risk-Business». Rechtliche Aspekte spielen deshalb im täglichen Speditionsgeschäft eine wichtige Rolle, auch wenn dies in der operativen Hektik häufig übersehen wird.

In den letzten Jahren fand in der Branche eine deutliche Entwicklung hin zu komplexeren rechtlichen Vereinbarungen statt. Insbesondere stellen die Kunden immer einseitigere und striktere rechtliche Anforderungen an uns Spediteure. Da kann im täglichen Speditionsgeschäft schnell der Überblick verloren gehen – Anfragen betreffend der Unterzeichnung von Code of Conducts, Datenschutzvereinbarungen, Geheimhaltungsvereinbarungen (sog. NDAs) und Allgemeinen Einkaufsbedingungen sind nur einige Stichworte dazu. Anfragen von Kunden an Spediteure zur Unterzeichnung solcher Dokumente haben sich in den letzten Jahren exponentiell vervielfacht.

Die Kommission Recht und Versicherung erachtet es als ihre Aufgabe, den Verbandsmitgliedern in diesem rechtlichen Dschungel Unterstützung zu bieten und die jeweiligen Risiken solcher Kundenanforderungen aufzuzeigen. Im Einzelfall ist dabei immer abzuwägen, ob und welche Risiken für das betreffende Geschäft eingegangen werden können, damit dieses immer noch profitabel bleibt. Wichtig ist uns, dass die Mitglieder sich bei solchen Fragen vom Verband gut beraten fühlen und sich bspw. durch die regelmässig publizierten «Risk Bulletins» sowie mittels gezielt angebotenen Weiterbildungen das nötige juristische Know-How aneignen können.

Auch ist es Aufgabe der KRV, innerhalb des Verbands – sowohl auf Vorstandsebene wie auch bei den Mitgliedsfirmen und deren Mitarbeitenden – für wettbewerbsrechtliche Themen immer wieder Bewusstsein zu schaffen und darauf zu achten, dass die bestehenden internen Guidelines auch weiterhin strikt eingehalten und umgesetzt werden. Damit wird sichergestellt, dass sich die wichtige Verbandstätigkeit auch weiterhin auf legalem Boden bewegt.

Über die Speditionstätigkeit ist im Schweizer Obligationenrecht (OR), einem Teil des Zivilgesetzbuches, wenig geregelt. Einzig in Artikel 439 ist hierzu etwas festgehalten. Der gesetzliche Rahmen bietet uns also nur ein minimales Mass an Bestimmungen zur Speditionswirtschaft. Auch hatte das schweizerische Bundesgericht – im Gegensatz zum deutschen Bundesgerichtshof – bislang sehr wenige Entscheide aus dem Bereich von Spedition, Transport und Logistik zu entscheiden. Umso wichtiger ist es deshalb, dass die SPEDLOGSWISS ihren Mitgliedern Möglichkeiten aufzeigt, wie in der Vertragsverhandlung gegenüber den Kunden betreffend rechtlicher Punkte stichhaltig argumentiert werden kann und wo Risiken liegen.

Mit den AB SPEDLOGSWISS, welche mitunter zu einem der wichtigsten Verbandsangebote zählen, ist es dem Verband gelungen, seinen Mitgliedern einen rechtlichen Rahmen anzubieten, auf Grundlage dessen im Einzelfall offeriert und verhandelt werden kann. Die AB SPEDLOGSWISS bilden also quasi einen ergänzenden Teil zum bestehenden Recht und haben sich in den bald 100 Jahren – bereits zwei Jahre nach der Verbandsgründung – ihrer Existenz zu einem von Wirtschaft und Gerichten anerkannten Regelwerk entwickelt.

Innerhalb des Verbandes ist unsere Rechtsexpertise in einer eigenen Kommission zusammengefasst. Zusammen mit Kollegen aus dem juristischen Bereich, aus der Versicherungswirtschaft und aus dem speditionellen Alltag bilden wir so ein bestens ausgewogenes Gremium, das unsere Mitgliedsfirmen berät und informiert. Die KRV besteht mit einigen wenigen Wechseln bereits seit vielen Jahren in der aktuellen Konstellation. Ich selber trat Ende 2015 bei und übernahm den Vorsitz auf Anfang 2017.

Neu sind wir als Kommission auch vermehrt als Referenten aktiv. Im Berichtsjahr haben wir einen neuen Fachkurs zum Thema Transportschäden und deren professionelle Abwicklung in der Speditionswirtschaft entwickelt, der sich grosser Beliebtheit erfreute. Wir steuern damit unseren Teil zur strategischen Verbandsausrichtung bei, welche die Weiterentwicklung der SPEDLOGSWISS als führende Schulungsanbieterin in Spedition und Logistik fokussiert.

Prologue

Auteure: Barbara Furrer

En tant que présidente de la commission Droit et assurance («CDA») de SPEDLOGSWISS, j'ai l'honneur cette année de commencer le rapport annuel 2018 avec la présente introduction. Je profite de l'occasion qui m'est ainsi donnée pour vous faire part, très estimés lecteurs et lectrices, d'un certain nombre d'idées concernant l'attitude face à des risques particuliers dans la branche de l'expédition et la fonction de la CDA au sein de notre association.

L'identification des chances et risques commerciaux et la prévention de pertes financières étaient, sont et demeurent la base de toute idée commerciale réussie dans le domaine de l'expédition et de la logistique. Ou alors, comme on l'entend souvent dire dans cette branche: «La logistique est un domaine à la fois à haut risque et à marge faible». Les aspects juridiques jouent par conséquent un rôle important dans les affaires courantes dans le secteur de l'expédition, même si cela passe souvent inaperçu dans l'agitation des activités opérationnelles.

Au cours des dernières années, on a assisté dans la branche à une évolution sensible vers des accords juridiques plus complexes. En particulier, les clients imposent aux transitaires que nous sommes des exigences toujours plus rigoureuses et unilatérales. Il est alors facile de perdre rapidement le fil dans les affaires d'expédition courantes – les demandes relatives à la signature de codes de conduite («code of conduct»), de conventions de protection des données, d'accords de confidentialité (également appelés NDA ou «non disclosure agreement» en anglais) et de conditions d'achat générales ne sont que quelques exemples parlants dans ce domaine. Quant aux demandes de clients pour que les transitaires signent ce genre de documents, elles ont explosé de façon exponentielle.

La commission Droit et assurance considère qu'il est de son devoir de proposer son aide aux membres de l'association dans cette jungle juridique et de leur expliquer les risques respectifs de ce genre de demandes formulées par les clients. Dans chaque cas, il faut toujours considérer si des risques peuvent être pris pour l'opération en question afin que cette opération soit encore profitable et lesquels. Il est important pour nous que, face à ces problèmes, les membres se sentent bien conseillés par l'association et qu'ils puissent acquérir les connaissances juridiques nécessaires p. ex. grâce aux «bulletins risques» régulièrement publiés ainsi qu'au moyen des formations continues proposées de manière ciblée.

Au sein de l'association – tant au niveau du comité de direction qu'à celui des entreprises membres et de leur collaborateurs –, la CDA a également pour mission d'aiguiser la conscience pour les thèmes du droit de la concurrence et de veiller à ce que les directives internes existantes soient respectées et mises en œuvre avec rigueur à l'avenir également. Il est ainsi garanti que les activités importantes de l'association continueront d'évoluer dans un cadre légal dans le futur.

Le Code des obligations suisse (CO), qui fait partie du Code civil, ne règle que très peu les activités d'expédition. Seul l'article 439 mentionne le sujet. Le cadre juridique ne nous fournit donc que dans une très faible mesure des dispositions applicables à la branche de l'expédition. Pour sa part également, le Tribunal fédéral suisse – contrairement à la Cour fédérale allemande – n'a eu jusqu'ici que très peu à statuer sur des questions dans les domaines de l'expédition, du transport et de la logistique. Il est d'autant plus important par conséquent que SPEDLOGSWISS explique à ses membres comment il est possible, lors de la négociation de contrats, d'argumenter de manière pertinente face aux clients à propos de points juridiques et de leur montrer également où se situent les risques.

Avec les CG (conditions générales) SPEDLOGSWISS, qui comptent entre autres parmi l'une des offres les plus importantes de notre association, cette dernière est parvenue à proposer à ses membres un cadre juridique sur la base duquel il est possible de faire des offres et de négocier au cas par cas. Les CG SPEDLOGSWISS forment ainsi quasiment un complément au droit existant et sont devenues au cours des presque 100 années de leur existence – deux ans seulement après la fondation de l'association – un ouvrage de référence reconnu par l'économie et les tribunaux.

Au sein de l'association, notre expertise juridique est centralisée au sein d'une propre commission. Avec des collègues du domaine juridique, du secteur des assurances et du quotidien d'expédition, nous formons une commission ainsi parfaitement équilibrée qui conseille nos entreprises membres et les informe. Hormis quelques rares changements, l'actuelle composition de la CDA est la même depuis déjà de nombreuses années. Personnellement, je suis membre de la commission depuis fin 2015 et j'en suis devenue la présidente début 2017.

En tant que commission, nous sommes désormais également davantage actifs en qualité d'intervenantes et d'intervenants. Durant l'année sous revue, nous avons mis au point un nouveau cours de perfectionnement sur le thème des avaries de

Risiken und Gefahren abwenden und Nutzen erbringen ist die Richtschnur unseres Handelns in der Rechts- und Versicherungskommission. Wir unterstützen unsere Mitglieder via Geschäftsstelle im Bereich Speditions- und Transportrecht und in allen versicherungstechnischen Fragen, welche unsere Branche betreffen.

Sie sehen, geschätzte Leser, je früher rechtliche Risiken entdeckt werden, desto eher lassen sie sich in Richtung kommerziellen Erfolgs leiten. Ich wünsche Ihnen eine spannende und ergiebige Lektüre unseres Jahresberichts 2018.

transport et leur règlement professionnel dans la branche de l'expédition, qui a connu un grand succès. Nous contribuons de cette manière à l'orientation stratégique de l'association qui se concentre sur le développement de SPEDLOGSWISS en tant que fournisseur de formations leader dans les domaines de l'expédition et de la logistique.

La prévention des risques et des dangers et la fourniture d'un apport utile sont la ligne directrice de nos actions dans la commission Droit et assurance. Nous soutenons nos membres par l'intermédiaire du bureau dans le domaine du droit de l'expédition et du transport et les aidons à résoudre les problèmes d'assurance qui concernent notre branche.

Vous voyez donc, très estimés lecteurs, que plus les risques sont découverts à un stade précoce, plus il est facile de les rediriger vers une réussite commerciale. Je vous souhaite une lecture intéressante et fructueuse de notre rapport annuel 2018.

Thomas de Courten
Nationalrat und Präsident SPEDLOGSWISS
Conseiller national et président SPEDLOGSWISS

Editorial

Autor: Thomas de Courten

Eine positive konjunkturelle Entwicklung der Weltwirtschaft hat in diesem Jahr auch die Schweizer Wirtschaft beflügelt. Noch nie haben Schweizer Unternehmen so viel exportiert wie 2018. Unsere Branche hat daran massgeblichen Anteil. Insbesondere in den Vereinigten Staaten legte das Wachstum deutlich zu. Hieran dürfte die Steuerreform der Trump-Administration einen spürbaren Anteil gehabt haben. In China ist eine deutliche Wachstumsverlangsamung bislang entgegen mancher Befürchtungen nicht eingetreten. Der Euro-Raum konnte das hohe Wachstumstempo des Vorjahrs hingegen nicht halten und fällt beim Wachstum hinter die Vereinigten Staaten zurück. Innerhalb des Euro-Raums verläuft das Wachstum dabei recht heterogen. In Japan ist die wirtschaftliche Dynamik ebenfalls wieder verhaltener. Die Wirtschaft des Vereinigten Königreichs wächst vor dem Hintergrund der Brexit-Verhandlungen nur schwach.

Sorgen bereiteten zuletzt einzelne Schwellenländer. Hohe Leistungsbilanzdefizite, eine substanzielle Verschuldung in Fremdwährung sowie Zweifel an den politischen und institutionellen Rahmenbedingungen rückten Länder wie Argentinien oder die Türkei in den Fokus der Finanzmärkte. Bislang zeigen sich keine bedeutenden Ansteckungseffekte auf andere Länder. Dabei dürfte eine Rolle spielen, dass es sich primär um hausgemachte Probleme handelt und viele Schwellenländer grössere Devisenreserven halten als in vergangenen Krisen.

Insgesamt kann auch für das kommende Jahr mit einer Fortsetzung des Aufschwungs gerechnet werden, allerdings ist in wichtigen Volkswirtschaften mit einer Annäherung an die niedrigeren Potenzialwachstumsraten zu rechnen. Umfragen zeigen trotz Rückgängen zu Jahresbeginn eine sehr positive Stimmung bei Unternehmen und Haushalten. Die robuste Beschäftigungsentwicklung mit historisch niedrigen Arbeitslosenquoten stützt weiterhin das Wachstum des privaten Konsums, wenngleich dieses durch den gestiegenen Ölpreis etwas gebremst werden dürfte.

Éditorial

Auteur: Thomas de Courten

L'évolution conjoncturelle positive de l'économie mondiale l'année passée a également stimulé l'économie suisse. Jamais encore les entreprises suisses n'ont autant exporté que l'année dernière et notre branche y a contribué dans une large mesure. Aux États-Unis en particulier, la croissance a considérablement progressé et doit certainement beaucoup à la réforme fiscale de l'administration Trump. En Chine, aucun ralentissement notable de la croissance n'est survenu jusqu'ici malgré de nombreuses craintes. En revanche, la zone euro a été incapable de soutenir le rythme de progression élevé de l'an passé et rétrograde pour se retrouver maintenant derrière les États-Unis sur le plan de la croissance. Celle-ci est d'ailleurs relativement hétérogène au sein de la zone euro. Au Japon, la dynamique économique est également retombée à un niveau plus modéré. L'économie du Royaume-Uni ne progresse que faiblement en raison des négociations du Brexit.

Plusieurs pays émergents nous ont donné des inquiétudes dernièrement. Des déficits budgétaires importants, un endettement substantiel en devises ainsi que des doutes quant aux conditions-cadres politiques et institutionnelles ont attiré l'attention des marchés financiers sur des pays comme l'Argentine ou la Turquie. Jusqu'à présent, l'effet de contagion ne semble pas s'être significativement étendu à d'autres pays. Le fait qu'il s'agisse en priorité de problèmes internes et que de nombreux pays émergents possèdent des réserves de devises plus importantes qu'au cours des crises passées devrait en effet jouer un rôle.
Dans l'ensemble, on peut s'attendre également pour l'année à venir à une poursuite de la reprise, toutefois il est à prévoir qu'on se rapprochera de taux de croissance potentielle plus bas dans les économies importantes. Des sondages montrent que le moral des entreprises et des ménages est au beau fixe malgré des régressions en début d'année. La croissance soutenue de l'emploi avec un taux de chômage historiquement bas continue de soutenir la hausse de la consommation des ménages, bien que l'augmentation du prix du pétrole devrait quelque peu la freiner.

Daneben bleiben Geld- und Fiskalpolitik weiterhin expansiv ausgerichtet. Angesichts zunehmend überlasteter Kapazitäten wirken sie damit prozyklisch. In vielen Ländern dürfte der Aufschwung schon weit fortgeschritten sein. Dafür sprechen nicht zuletzt die anziehende Preis- und Lohndynamik. Einige Zentralbanken wie die US-amerikanische Federal Reserve haben bereits die Zinsen erhöht, während die Schweizer Nationalbank ebenso wie die Europäische Zentralbank oder die Bank of Japan weiter an ihrer Negativzinspolitik festhalten.

Die Risiken sind hoch. Insbesondere droht eine Eskalation des Handelskonflikts zwischen den Vereinigten Staaten und China. Ein weiteres Risiko ist der nahende Brexit. Gelingt keine rechtzeitige Einigung über die zukünftigen Beziehungen zwischen dem Vereinigten Königreich und der EU, droht eine deutliche Wachstumseintrübung im Vereinigten Königreich und in einem geringeren Ausmass in anderen Ländern.

SPEDLOGSWISS begleitete und unterstützte die Mitgliedsfirmen im Rahmen der bewährten Verbandsarbeit, die weiter auf den sechs Säulen, nämlich Bildung, Dienstleistung, Beratung, Information und Netzwerk sowie eine starke Interessenvertretung beim Gestalten der politischen Rahmenbedingungen, ruht. Dieses Fundament für die Arbeit zugunsten unserer Mitglieder in der Speditions- und Logistikwirtschaft bildet eine stabile Basis für Herausforderungen der Zukunft, in die wir im Jahr 2019 für einmal mit Zuversicht blicken.

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 Fachleute im vergangenen Jahr für Sie erreicht haben.

Mit den besten Wünschen für unternehmerischen Erfolg und privates Glück.

Ihr Thomas de Courten

Dans le même temps, la politique monétaire tout comme la politique fiscale restent expansionnistes. Face aux capacités de plus en plus surexploitées, elles ont ainsi des effets procycliques. Dans de nombreux pays, la reprise devrait être déjà bien avancée comme semble le montrer plus particulièrement la dynamique attrayante des prix et des salaires. Un certain nombre de banques centrales, p. ex. la Réserve fédérale aux États-Unis, ont déjà augmenté les intérêts alors que la Banque nationale suisse ainsi que la Banque centrale européenne ou la Banque du Japon continuent de mener leur politique des taux d'intérêts négatifs.

Les risques sont importants. En particulier, une escalade du conflit commercial entre les États-Unis et la Chine est à craindre. Un autre risque est l'arrivée imminente du Brexit. Si aucun accord concernant les relations futures entre le Royaume-Uni et l'Union européenne n'est trouvé dans les délais, une dégradation nette de la croissance est à craindre au Royaume-Uni et, dans une moindre mesure, également dans d'autres pays.

SPEDLOGSWISS a accompagné et soutenu les entreprises membres dans le cadre du travail compétent de l'association, qui repose toujours sur les six piliers que sont la formation, les services, le conseil, l'information et le réseau ainsi qu'une forte représentation des intérêts dans la définition des conditions-cadres politiques. Ces fondations pour le travail en faveur de nos membres dans la branche de l'expédition et de la logistique forment également une base stable pour les défis de l'avenir que nous aborderons en 2019 pour une fois avec confiance.

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

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

Thomas de Courten

Thomas Schwarzenbach
Direktor/Directeur
SPEDLOGSWISS

Tätigkeiten der Vorstände und der Geschäftsstelle

Autor: Thomas Schwarzenbach

Gesamtvorstand und engerer Vorstand

Der Gesamtvorstand kam im Berichtsjahr zweimal zusammen. Der engere Vorstand traf sich zu fünf Sitzungen. Die Verbandsziele, die sich der Vorstand und die Geschäftsleitung für das Berichtsjahr gesetzt hatten, konnten fast alle erreicht werden. Was noch nicht per 2018 realisiert werden konnte, wird im kommenden Jahr fertiggestellt. Aus der Vielzahl an behandelten Fachthemen, mit denen sich die Vorstände befasst haben, werden hier exemplarisch ein paar wenige beleuchtet.

SwissSkills 2018

An der Frühlingssitzung des Gesamtvorsstandes wurde beschlossen, dass wir an den schweizerischen Berufsmeisterschaften «SwissSkills» vom 12. – 16. September 2018 in Bern teilnehmen werden. Zusammen mit der Trägerschaft für die kaufmännischen Berufe SKKAB wurde daraufhin ein Konzept unserer Präsenz an der Messe ausgearbeitet. Dieses Konzept überzeugte auch die Stiftung Logistik Schweiz, was sie dazu bewog, SPEDLOGSWISS aus den Mitteln eines Benefizabends finanziell zu unterstützen. Der Entscheid des Vorstands bezüglich unserer Teilnahme war sicher richtig. SPEDLOGSWISS war präsent, um junge Menschen auf unsere spannende Branche aufmerksam zu machen und sie zu einem entsprechenden Berufsentscheid zugunsten der Spedition zu motivieren. Es war ein rundum gelungener Anlass, der jungen Menschen wertvolle Einblicke in unseren Beruf ermöglichte.

Erläuterungen zu den AB SPEDLOGSWISS

Nachdem das Nachschlagewerk im vergangenen Jahr fertiggestellt wurde, ging es im Berichtsjahr darum, dieses auf Französisch, Italienisch und Englisch zu übersetzen. Die Übersetzung eines so komplexen Werks, das viele detailliert zu formulierende juristische Fachbegriffe enthält, ist sehr aufwendig. Gleiches gilt für die wertige Ausführung des gedruckten Dokumentes. Der Vorstand bekräftigte klar den Willen, dieses Nachschlagewerk von grosser Bedeutung und langer Gültigkeitsdauer auch in die genannten Sprachen zu überführen, damit wir unsere Verbandsmitglieder vollumfänglich damit bedienen können. Flankierend dazu wurden auch entsprechende Kurse angeboten, in welchen gezeigt wurde, wie die Erläuterungen im speditionellen Alltag helfen können, Risiken zu minimieren und Haftungsverantwortlichkeiten zu erkennen. Die Finanzierung des nun abgeschlossenen Projektes konnte aus dem laufenden Geschäft sichergestellt werden.

Datenschutz-Grundverordnung der Europäischen Union (DSGVO)

Dieses Thema wurde in den Vorständen mehrmals erörtert. Am 25. Mai 2018 trat die neue Verordnung in Kraft. Sie baut die Rechte natürlicher Personen in der Europäischen Union (EU) bei der Kontrolle ihrer personenbezogenen Daten aus. Sie kann auch Schweizer Unternehmen betreffen, selbst wenn diese nicht über eine Niederlassung oder eine Tochtergesellschaft in der EU verfügen. SPEDLOGSWISS orientierte im Berichtsjahr die Mitglieder auf dem Zirkularweg. Darüber hinaus regte der Gesamtvorstand die Entwicklung eines Kurses zu diesem Thema an, was die SPEDLOGSWISS-Kommission Recht und Versicherung an die Hand nahm. Der erste Kurs wird im kommenden Frühling fertig und bereit zur Durchführung sein.

Weiterbildungs-Marketing

An der Herbst-Sitzung des Gesamtvorstandes wurde ein Konzept zur Förderung der beruflichen Weiterbildung in unserer Branche vorgestellt und verabschiedet. Ziel ist es, die Vermarktung unseres bestehenden Weiterbildungsangebots zu intensivieren. Dazu werden die Personal- und Bildungsverantwortlichen in den Mitgliedsfirmen besucht, um unsere Weiterbildungsangebote vorzustellen und um auch den Bildungsbedarf und die Anliegen an der praktischen Front abzuholen. Oftmals sind die SPEDLOGSWISS-Bildungsgefässe noch nicht oder zu wenig bekannt. Die Besuche («Roadshows») absolvieren unsere Weiterbildungsverantwortlichen der Geschäftsstelle, die diese Besuche mit strukturiert geführten Interviews abrunden. Die ersten Besuche fanden bereits im Berichtsjahr statt. Da der Vorstand schon vor Jahren die verstärkte Ausrichtung der SPEDLOGSWISS als Schulungsanbieterin in die Verbandsstrategie integriert hat, entspricht diese Stossrichtung genau der langfristigen Verbandsplanung. Die Ergebnisse der Gespräche aus der Roadshow werden ausgewertet, um daraus einen entsprechenden Massnahmenkatalog (Anpassung bestehender Ausbildungsangebote bzw. Kreieren neuer Angebote) auszuarbeiten.

Sozialpartnerschaft

Seit Jahrzehnten besteht eine vertrauensvolle Sozialpartnerschaft zwischen SPEDLOGSWISS und dem Kaufmännischen

Activités des comités de direction et du bureau

Auteur: Thomas Schwarzenbach

Comité de direction complet et comité de direction restreint

Comité de direction complet et comité de direction restreint
Le comité de direction complet s'est réuni deux fois au cours de l'année sous revue, tandis que le comité de direction restreint a tenu cinq réunions. Les objectifs de l'association que s'étaient fixés le comité de direction et la direction pour l'année sous revue ont pu être quasiment tous atteints. Ce qu'il n'a pas été possible de réaliser en 2018, le sera l'année qui vient. Parmi les nombreux thèmes spécifiques traités sur lesquels les comités de direction se sont penchés, un petit nombre d'entre eux sont ici examinés à titre d'exemples.

SwissSkills 2018

Lors de la réunion de printemps du comité de direction complet, il a été décidé que nous participerons aux championnats suisses des métiers «SwissSkills» du 12 au 16 septembre 2018 à Berne. Conjointement avec l'organisme responsable des métiers du commerce CSBFC, un concept a donc été élaboré pour notre présence au salon. Ce concept a convaincu également la Fondation Logistique Suisse et l'a incitée à soutenir financièrement SPEDLOGSWISS avec les fonds recueillis lors d'un gala de bienfaisance. La décision du comité de direction concernant notre participation a certainement été judicieuse. SPEDLOGSWISS a participé pour attirer l'attention des jeunes gens sur notre branche passionnante et les motiver à faire un choix professionnel en faveur de l'expédition. Cet évènement a été en tous points réussi et a permis aux jeunes de recueillir de précieuses informations sur notre métier.

Explications relatives aux CG (conditions générales) de SPEDLOGSWISS

Après l'achèvement de l'ouvrage de référence l'année passée, il s'est agi au cours de l'année sous revue de le traduire en français, en italien et en anglais. La traduction d'un ouvrage aussi complexe, qui comprend de nombreux termes spécialisés juridiques à formuler de manière détaillée, demande beaucoup de travail. La même chose s'applique à la finition de qualité du document imprimé. Le comité de direction a clairement affirmé sa volonté de transposer cet ouvrage de référence très important avec une validité de longue durée également dans les langues mentionnées afin que nous puissions aider pleinement les membres de notre association. En complément, des cours correspondants ont été aussi proposés dans lesquels il est montré comment les explications dans le quotidien de l'expédition peuvent contribuer à réduire les risques et à reconnaître les responsabilités. Le projet désormais terminé a pu être financé à partir de la trésorerie d'exploitation.

Règlement général de l'Union européenne sur la protection des données (RGPD)

Ce thème a été discuté à plusieurs reprises dans les comités de direction. Le nouveau règlement est entré en vigueur le 25 mai 2018. Il élargit les droits des personnes physiques dans l'Union européenne (UE) dans le cadre du contrôle de leurs données à caractère personnel. Il peut concerner également des entreprises suisses même si celles-ci n'ont ni succursale ni filiale dans l'Union européenne. SPEDLOGSWISS a informé les membres par le biais de circulaires durant l'année sous revue. Par ailleurs, le comité de direction complet a suggéré l'élaboration d'un cours sur ce thème, ce dont s'est chargée la commission Droit et assurance de SPEDLOGSWISS. Le premier cours sera achevé au printemps qui vient et prêt à se dérouler.

Marketing de la formation continue

Un concept de promotion de la formation continue professionnelle dans notre branche a été présenté et adopté lors de la réunion d'automne du comité de direction complet. L'objectif de ce concept est d'intensifier la commercialisation de notre offre de formation continue actuelle. Pour cela, nous rendons visite aux responsables des ressources humaines et de la formation dans les entreprises membres afin de leur présenter nos offres de formation continue et de définir également les besoins en formation ainsi que les préoccupations en première ligne sur le terrain. Les offres de cursus de formation de SPEDLOGSWISS soit ne sont pas encore connues, soit le sont trop peu. Les visites («roadshows») sont assurées par nos responsables de la formation continue du bureau qui les complètent par des interviews menés de manière structurée. Les premières visites ont déjà eu lieu pendant l'année sous revue. Étant donné que le comité de direction a intégré dans la stratégie de l'association, il y a déjà plusieurs années de cela, le rôle renforcé de SPEDLOGSWISS en tant que fournisseur de formations, cette activité s'inscrit exactement dans la planification à long terme de l'association. Les résultats des entre-

Thomas Knopf
Vizepräsident/vice-président

Vinicio Cassani
Vizepräsident/vice-président

Thomas Lamprecht
Vizepräsident/vice-président

Der engere Vorstand SPEDLOGSWISS/Le comité de direction restreint SPEDLOGSWISS

Verband (KV). Der KV engagiert sich aktiv für die Weiterentwicklung unserer kaufmännischen Ausbildung «Internationale Speditionslogistik», aber auch im Weiterbildungsbereich sind wir partnerschaftlich dabei, das Angebot stetig den Bedürfnissen des Personalmarktes anzupassen. Damit ist und bleibt der KV für die Speditionswirtschaft der ideale Sozialpartner. Der Vorstand der SPEDLOGSWISS hat sich im Berichtsjahr einmal mehr dezidiert dafür ausgesprochen, diese bewährte Sozialpartnerschaft weiterzuführen und zu stärken. Aus diesem Grund fand ein Treffen der Verbandsspitzen SPEDLOGSWISS und KV statt, an dem beide Parteien die Weiterführung der bestehenden Sozialpartnerschaft bekräftigten.

Vorstand

An der Generalversammlung vom 8. Juni 2018 im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern wurde der Vorstand wie folgt einstimmig gewählt:
Präsident und Mitglied des engeren Vorstandes:
- Thomas de Courten, Nationalrat

Vizepräsidenten und Mitglieder des engeren Vorstandes:
- Vinicio Cassani, Loomis Artcare AG, Kloten
- Thomas Knopf, Ultra-Brag AG, Basel
- Thomas Lamprecht, Lamprecht Transport AG, Basel

Als weitere Mitglieder des Gesamtvorstands wurden einstimmig gewählt:
- Peter Bösch, DHL Logistics (Schweiz) AG, Basel
- Eveline Brechtbühl, Somatra SA, Genf
- Ralf Brink, Abacus Shipping AG, Basel
- Urs Brunschweiler, Jetivia AG, Genf
- Roberta Cippà Cavadini, Cippà Trasporti SA, Chiasso (neu)
- Jean-Claude Chuat, Fiege Logistik (Schweiz) AG, Münchenstein
- Thierry Dornier, Ziegler (Suisse) SA, Bioley-Orjulaz
- Marek Fausel, Agility Logistics AG, Basel
- Marco Gredig, Cargologic AG, Zürich-Flughafen
- Oskar Kramer, Gebrüder Weiss AG, Altenrhein
- Jürg Meier, Kühne + Nagel Management AG, Glattbrugg (neu)
- Franz Schneider, Gerlach (Schweiz) AG, Basel
- Markus Widmer, Schenker Schweiz AG, Zürich
- Jörg Zimmermann, Lamprecht Transport AG, Basel

tiens menés durant le «roadshow» seront évalués dans le but d'élaborer un catalogue de mesures correspondant (ajustement des offres de formation existantes voire création de nouvelles offres).

Partenariat social

Depuis des décennies, il existe un partenariat social basé sur la confiance entre SPEDLOGSWISS et la Société suisse des employés de commerce (SEC Suisse). La SEC œuvre activement en faveur d'un perfectionnement de notre formation commerciale «Transports et logistique internationale», mais dans le domaine de la formation continue également, nous ne cessons, en tant que partenaire, d'ajuster l'offre aux besoins du marché de la main-d'œuvre. La SEC est et reste donc le partenaire social idéal pour la branche de l'expédition. Le comité de direction de SPEDLOGSWISS s'est résolument prononcé une fois de plus durant l'année sous revue en faveur d'une continuation et d'un renforcement de ce partenariat social qui a fait ses preuves. C'est la raison pour laquelle une rencontre a eu lieu entre la direction de SPEDLOGSWISS et celle de la SEC au cours de laquelle les deux parties ont affirmé la continuation du partenariat social déjà en place.

Comité de direction

À l'occasion de l'assemblée générale du 8 juin 2018 au Musée Suisse des Transports à Lucerne, le comité de direction a été élu à l'unanimité comme suit:
Président et membre du comité de direction restreint:
- Thomas de Courten, Conseiller national

Vice-présidents et membres du comité de direction restreint:
- Vinicio Cassani, Loomis Artcare AG, Kloten
- Thomas Knopf, Ultra-Brag AG, Bâle
- Thomas Lamprecht, Lamprecht Transport AG, Bâle

Ont été élus à l'unanimité en tant que membres du comité de direction complet:

- Peter Bösch, DHL Logistics (Schweiz) AG, Bâle
- Eveline Brechtbühl, Somatra SA, Genève
- Ralf Brink, Abacus Shipping AG, Bâle
- Urs Brunschweiler, Jetivia AG, Genève

Die bisherigen Revisoren Lamprecht Transport AG, Basel (vertreten durch Patrick Grünig) und Müller-Gysin AG, Basel (vertreten durch Frank Kleiss) wurden ebenso einstimmig wiedergewählt wie die Ersatzrevisorin Gondrand International AG, Basel (vertreten durch Barbara Hubert). Aus dem Gesamtvorstand verabschiedet wurden Paolo Cardani (Zürcher & Co. SA, Chiasso) und Paul Nicolet (EZB AG, Bubendorf).

Geschäftsstelle

Im Berichtsjahr hat sich die personelle Zusammensetzung unserer Geschäftsstelle so stark verändert wie schon viele Jahre nicht mehr. Das liegt erstens daran, dass wir Abgänge aufgrund ordentlicher Pensionierungen zu verzeichnen hatten und uns Mitarbeitende wegen beruflicher Neuorientierung verliessen. Zweitens nutzten wir die Gelegenheit, bestehende und neu entstandene Aufgabengebiete neu zu strukturieren und aufzuteilen.

Viele Geschäftsfelder unserer Branche verändern sich derzeit in hohem Tempo. Damit verändern sich auch die Anforderungen, die an die Geschäftsstelle gestellt werden. So haben wir beispielsweise die Aufgabe, unser Berufsbild im Hinblick auf die nächste Verordnungsanpassung 2022 so zu überarbeiten, dass unsere Mitgliedsfirmen beim Fachpersonal auch für die nahe Zukunft gerüstet sind. Ferner stellen wir die Expertise und die Dienstleistungen der Geschäftsstelle nach wie vor nicht nur zugunsten des nationalen Verbandes SPEDLOGSWISS sicher, sondern es nehmen auch die Sektion SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz und deren Ausbildungsverbund sowie das Groupement Fer nach einem Kostenteilungsschlüssel die Dienste in Anspruch. Auch SafeConsult AG, efreight AG und GeFaSuisse bauen auf unsere Dienstleistungen und mandatieren uns mit der Führung der Geschäftsstellen. Mit unserer Finanzbuchhaltung decken wir damit acht eigenständige Buchhaltungen mit Zwischen- und Jahresabschlüssen ab. All dies bedeutete für uns, bei den anstehenden Personalwechseln auch die Anforderungsprofile für Mitarbeitende zu schärfen.

Das Vollzeitäquivalent im Geschäftsstellen-Team entspricht per Ende des Berichtsjahres 12.4 Vollzeitstellen. Nicht darin eingerechnet sind unsere Lernende Noemie Reiwald (Ausbildungsverbund) und unsere Praktikantin Albina Dragusha (SPEDLOGSWISS). Im Berichtsjahr setzte sich das Team der Geschäftsstelle wie folgt zusammen:
- Heike Bachmann (Ausbildungsverbund) bis Oktober 2018
- Noah Bader (Ausbildungsverbund) ab November 2018
- Melanie Bitterli (Buchhaltung) ab Juni 2018
- Katharina Gamse (Ausbildungsverbund)
- Oliver Giacometto (Administration) bis Februar 2018
- Annelies Greney (Weiterbildung, Kurswesen) bis August 2018
- Sascha Herzog (Ausbildungsverbund) ab Januar 2018
- Andrea Jauslin (Grundbildung)
- Julia Mathis-von Planta (Grundbildung) ab September 2018
- Andrea Mecklenburg (Weiterbildung)
- Judith Moser (Kommunikation und PR, Mitglied der Geschäftsleitung)
- Roberta Cippà Cavadini, Cippà Trasporti SA, Chiasso (nouveau membre)
- Jean-Claude Chuat, Fiege Logistik (Schweiz) AG, Münchenstein
- Thierry Dornier, Ziegler (Suisse) SA, Bioley-Orjulaz
- Marek Fausel, Agility Logistics AG, Bâle
- Marco Gredig, Cargologic AG, aéroport de Zurich
- Oskar Kramer, Gebrüder Weiss AG, Altenrhein
- Jürg Meier, Kühne + Nagel Management AG, Glattbrugg (nouveau membre)
- Franz Schneider, Gerlach (Schweiz) AG, Bâle
- Markus Widmer, Schenker Schweiz AG, Zurich
- Jörg Zimmermann, Lamprecht Transport AG, Bâle

Les vérificateurs actuels Lamprecht Transport AG, Bâle (représenté par Patrick Grünig) et Müller-Gysin AG, Bâle (représenté par Frank Kleiss), ont été réélus à l'unanimité de même que le vérificateur suppléant Gondrand International AG, Bâle (représenté par Barbara Hubert). Paolo Cardani (Zürcher & Co. SA, Chiasso) et Paul Nicolet (EZB AG, Bubendorf) ont quitté le comité de direction complet.

Bureau

Pendant l'année sous revue, la composition de notre bureau a changé comme jamais depuis de nombreuses années. Cela tient premièrement au fait que nous avons enregistré des défections en raison de départs en retraite ordinaire et que des collaborateurs nous ont quittés pour cause de réorientation professionnelle. Deuxièmement, nous avons profité de cette occasion pour restructurer et diviser les anciens et nouveaux champs d'activité.

De nombreux segments de notre branche évoluent à grande vitesse actuellement. Il s'ensuit donc également un changement des exigences auxquelles le bureau doit répondre. Nous avons par exemple pour tâche de réviser notre profil professionnel par rapport à la prochaine modification d'ordonnance en 2022 de manière à ce que nos entreprises membres soient également dotées d'un personnel spécialisé y compris dans un proche avenir. En outre, nous continuons de garantir l'expertise et les prestations de service du bureau non seulement en faveur de l'association nationale SPEDLOGSWISS, mais ces services sont également utilisés selon un code de répartition des frais par la section SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz et son réseau de formation ainsi que par le Groupement Fer. SafeConsult AG, efreight AG et GeFaSuisse ont également recours à nos prestations de service et nous chargent de la direction des bureaux. Avec notre comptabilité financière, nous couvrons donc huit comptabilités autonomes avec des comptes intermédiaires et annuels. Tout cela nous a obligés à affûter également les profils d'exigence pour nos collaborateurs dans le cadre des changements de personnel prévus.

L'équivalent temps plein dans l'équipe du bureau correspond à la fin de l'année sous revue à 12,4 emplois à temps plein. Ne sont pas compris dans ce chiffre notre apprenante Noemie Reiwald (groupement de formation) et notre stagiaire Albina

- Ilenia Oemeroglu (Sekretariat/Empfang) ab November 2018
- Tom Odermatt (Spedition, Recht, Zoll, Mitglied der Geschäftsleitung)
- Patricia Prieto (Sekretariat/Empfang) ab März 2018
- Tina Renz (Buchhaltung) bis Mai 2018
- Thomas Schwarzenbach (Direktor)
- Thomas Suter (Leiter Bildung, stellvertretender Direktor)
- Ivan Torres (Weiterbildung, Kurswesen) ab Juli 2018

Gerne stellen wir auf der nächsten Doppelseite das Geschäftsstellenteam per 31.12.2018 vor:

Dragusha (SPEDLOGSWISS). Au cours de l'année sous revue, l'équipe du bureau était composée comme suit:

- Heike Bachmann (groupement de formation) jusqu'à octobre 2018
- Noah Bader (groupement de formation) à partir de novembre 2018
- Melanie Bitterli (comptabilité) à partir de juin 2018
- Katharina Gamse (groupement de formation)
- Oliver Giacometto (administration) jusqu'à février 2018
- Annelies Greney (formation continue, cours) jusqu'à août 2018
- Sascha Herzog (groupement de formation) à partir de janvier 2018
- Andrea Jauslin (formation de base)
- Julia Mathis-von Planta (formation de base) à partir de septembre 2018
- Andrea Mecklenburg (formation continue)
- Judith Moser (communication et PR, membre de la direction)
- Ilenia Oemeroglu (secrétariat/réception) à partir de novembre 2018
- Tom Odermatt (expédition, droit, douane, membre de la direction)
- Patricia Prieto (secrétariat/réception) à partir de mars 2018
- Tina Renz (comptabilité) jusqu'à mai 2018
- Thomas Schwarzenbach (directeur)
- Thomas Suter (responsable de la formation, directeur adjoint)
- Ivan Torres (formation continue, cours) à partir de juillet 2018.

Vous trouverez sur la double page qui suit la composition de l'équipe du bureau au 31.12.2018:

Thomas Schwarzenbach

lic. rer. pol.
Funktion:
Direktor

Katharina Gamse

Katharina Gamse
Kauffrau
Funktion:
Berufsbildnerin,
Ausbildungsverbund
SPEDLOGSWISS
Nordwestschweiz

Thomas Suter

Schulleiter, Lehrer
Funktion:
stv. Direktor,
Leiter Bildung
SPEDLOGSWISS

Sascha Herzog

Lehrer, eidg. dipl. Fachmann
Internationale Spedition
und Logistik
Funktion:
Berufsbildner,
Ausbildungsverbund
SPEDLOGSWISS
Nordwestschweiz

Judith Moser

PR Praktikerin SPRI,
dipl. Event Managerin
Funktion:
Verantwortliche
PR/Kommunikation/Events

Noah Bader

Eidg. dipl. Fachmann
Internationale Spedition
und Logistik
Funktion:
Berufsbildner,
Ausbildungsverbund
SPEDLOGSWISS
Nordwestschweiz

Tom Odermatt

Speditionskaufmann
Funktion:
Manager Zoll und Spedition

Noemie Reiwald

Kauffrau EBA
Funktion:
Lernende EFZ

Andrea Jauslin

Kauffrau
Funktion:
Verantwortliche Grundbildung
SPEDLOGSWISS
Nordwestschweiz

Ivan Torres

Speditionskaufmann
Funktion:
Verantwortlicher
Weiterbildung
Zolldeklarant/in
Know-how-Kurse,
Quereinsteigerkurse

Julia Mathis-von Planta

Lehrerin, Schulleiterin
Funktion:
Projektleiterin
«Kaufleute 2022»

Melanie Bitterli

Kauffrau,
Sachbearbeiterin
Rechnungswesen AVANTI
KV Weiterbildungen
Funktion:
Verantwortliche
Buchhaltung

Silvia Degen

Gefahrgutbeauftragte,
Erwachsenenbildnerin
Funktion:
Geschäftsführerin Safe-
Consult AG und
GeFaSuisse,
Referentin

Ilenia Oemeroglu

Kauffrau EBA
Funktion:
Verantwortliche
Empfang/Sekretariat

Andrea Mecklenburg

Kauffrau
Funktion:
Verantwortliche
Weiterbildung
SPF/SPL

Patricia Prieto

Kauffrau
Funktion:
Verantwortliche Sekretariat/
Empfang

Mitgliederbewegungen

Stand: Dezember 2018

Eintritte:

- Agence Fret Cargo SA, Genève
- Den Hartogh SA, Chiasso
- Fox Logistics SA, Balerna
- Global Shipping GmbH, Zürich
- Laufental International Express Transport AG, Reinach
- MC Trans SA, Stabio
- Ocean Network Express (Europe) Ltd, Pratteln
- RTSB Schweiz AG, Cham
- Savino del Bene SA, Stabio
- Seiler Logistics AG, St. Gallen
- Siegmann Swiss Verzollungen AG, Klingnau
- Spedition Mayr GmbH, Müstair
- Terramare & Ferril Shipping Group Ltd., Chiasso
- TLI Translog Transport AG, Thayngen
- Udo Schmidt Transporte GmbH, Balzers
- Zollas Verzollungen GmbH, Thayngen

Austritte

- AMT Advanced Maritime Transports, Nyon
- Cargoline AG, Basel
- DST Combitrans AG, Rekingen
- ECU-Line Switzerland GmbH, Schenkon
- Haba-Sped AG, Pratteln
- Kerry Logistics (Switzerland) GmbH
- MOL (Europe) B.V. Rotterdam, Pratteln
- Natural Shipping AG, Basel
- Swiss Mexco Logistics GmbH, Remetschwil

Umfirmierungen

- Transo Süd Internationale Transporte GmbH in Transco Suisse SA, Thayngen
- TNT Swiss Post AG in TNT Swiss Post GmbH

Firmenübernahmen

- Teletrans AG durch BPS Speditions-Service AG

Ehrenmitglieder

- Edward H. Crowe
- Paul Kurrus
- Martin Oeschger
- Roman Wipfli

Mutations

Mise à jour des informations: décembre 2018

Nouveaux membres

- Agence Fret Cargo SA, Genève
- Den Hartogh SA, Chiasso
- Fox Logistics SA, Balerna
- Global Shipping GmbH, Zurich
- Laufental International Express Transport AG, Reinach
- MC Trans SA, Stabio
- Ocean Network Express (Europe) Ltd, Pratteln
- RTSB Schweiz AG , Cham
- Savino del Bene SA, Stabio
- Seiler Logistics AG, Saint-Gall
- Siegmann Swiss Verzollungen AG, Klingnau
- Spedition Mayr GmbH, Müstair
- Terramare & Ferril Shipping Group Ltd., Chiasso
- TLI Translog Transport AG, Thayngen
- Udo Schmidt Transporte GmbH, Balzers
- Zollas Verzollungen GmbH, Thayngen

Départs

- AMT Advanced Maritime Transports, Nyon
- Cargoline AG, Bâle
- DST Combitrans AG, Rekingen
- ECU-Line Switzerland GmbH, Schenkon
- Haba-Sped AG, Pratteln
- Kerry Logistics (Switzerland) GmbH
- MOL (Europe) B.V. Rotterdam, Pratteln
- Natural Shipping AG, Basel
- Swiss Mexco Logistics GmbH, Remetschwil

Changements de dénomination

- Transo Süd Internationale Transporte GmbH en Transco Suisse SA, Thayngen
- TNT Swiss Post AG en TNT Swiss Post GmbH

Absorptions d'entreprises

- Teletrans AG par BPS Speditions-Service AG

Membres d'honneur

- Edward H. Crowe
- Paul Kurrus
- Martin Oeschger
- Roman Wipfli

Bestand

Am 31. Dezember 2018 setzte sich SPEDLOGSWISS Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen wie folgt zusammen:

Mitgliedsfirmen:	329
Sektionen:	8
Private Members:	
Firmen	19
Einzelpersonen	48

Situation actuelle

Le 31 décembre 2018, SPEDLOGSWISS – Association suisse des transitaires et des entreprises de logistique – était composé comme suit:

Entreprises membres:	329
Sections:	8
Membres d'honneur:	
Entreprises	19
Personnes individuelles	48

Jean-Claude Chuat
Vorsitzender Fachbereich Air
und Mitglied des Vorstands SPEDLOGSWISS
Président du domaine spécialisé Air
et membre du comité SPEDLOGSWISS

Fachbereich Air

Autor: Jean-Claude Chuat

Mitglieder: Jean-Claude Chuat (Fiege Forwarding Schweiz AG), Markus Keller (Lamprecht Transport AG), Hannes Röschmann (DHL Logistics (Switzerland) Ltd.), Thomas Schwarzenbach (SPEDLOGSWISS), Martin Theiler (Panalpina AG), Markus Wiedmer (Kintetsu World Express), Markus Witschi (Rhenus Logistics AG), Bernhard Zaugg (General Transport AG).

Der Fachbereich Air hat im Berichtsjahr vier Sitzungen abgehalten. Wie die Jahre zuvor konnten wir uns auch im Jahr 2018 mit Vertretern des BAZL über die aktuellen Themen austauschen. Die lokalen Herausforderungen an den Landesflughäfen, e-freight und die Digitalisierung waren weitere Schwerpunkte unserer Sitzungen.
Anlässlich der Sitzung vom 19. Juni 2018 hat Frau Rosanna Cataldo vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) über den Transport von Gefahrgütern im Luftverkehr informiert. Gemeinsam mit Frau Nathalie Hagmann ist sie im BAZL für den Bereich «Dangerous Goods» (DG) zuständig. Die gesetzliche Grundlage für die Beförderung von Gefahrgütern in der Luftfracht ist die ICAO-Konvention über die internationale Zivilluftfahrtorganisation, auch «Chicago-Konvention» genannt. Die rechtlichen Regelungen für den Gefahrgut-Luftfrachtbereich sind hierbei der Annex 18 «The Safe Transport of Dangerous Goods by Air» und die dazugehörigen Technischen Vorschriften (ICAO TIs). In der Schweiz bildet die «Verordnung über den Lufttransport» (LTrV) die gesetzliche Basis.

Auf der Ebene der Wirtschaft und des Handels macht das BAZL darauf aufmerksam, dass Versender oftmals gefährliche Güter nicht als solche erkennen und demzufolge Gefahrgüter undeklariert in den Lufttransport gelangen. Teilweise werden die Pflichten des Versenders ohne Absicherung und Vereinbarung von Spediteuren übernommen, z. B. das Unterzeichnen der Versendererklärung («Shipper's declarations»). Zur Sprache kam auch der Versand von Lithium-Batterien, welches ein Dau-

Domaine spécialisé Air

Auteur: Jean-Claude Chuat

Membres: Jean-Claude Chuat (Fiege Forwarding Schweiz AG), Markus Keller (Lamprecht Transport AG), Hannes Röschmann (DHL Logistics (Switzerland) Ltd.), Thomas Schwarzenbach (SPEDLOGSWISS), Martin Theiler (Panalpina AG), Markus Wiedmer (Kintetsu World Express), Markus Witschi (Rhenus Logistics AG), Bernhard Zaugg (General Transport AG).

Le domaine spécialisé Air a tenu quatre réunions au cours de l'année sous revue. Comme les années précédentes, nous avons pu échanger en 2018 également sur des sujets actuels avec des représentants de l'OFAC. Les défis locaux concernant les aéroports nationaux, l'e-freight et la numérisation ont également été des thèmes clés de nos réunions.
À l'occasion de la réunion du 19 juin 2018, Madame Rosanna Cataldo de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) a fourni des informations sur le transport de marchandises dangereuses dans le trafic aérien. Conjointement avec Madame Nathalie Hagmann, elle est responsable au sein de l'OFAC du secteur «Dangerous Goods» (DG). La base légale pour le transport de marchandises dangereuses dans le trafic aérien est la Convention relative à l'aviation civile internationale de l'OACI, également appelée «Convention de Chicago». Le régime juridique pour le domaine du transport aérien de marchandises dangereuses est ici l'annexe 18: «Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses» avec les instructions techniques correspondantes (IT OACI). En Suisse, la base légale est constituée par l'«Ordonnance sur le transport aérien» (OTrA).

Au niveau de l'économie et du commerce, l'OFAC attire l'attention sur le fait qu'il est fréquent que les marchandises dangereuses ne soient pas identifiées comme telles par les expéditeurs et qu'elles soient ainsi transportées par air en tant que marchandises non déclarées. Les agents d'expédition reprennent en partie les obligations de l'expéditeur, p. ex. la signature de la déclaration de l'expéditeur («shippers declarations»), sans couverture ni accord. L'envoi de piles au lithium,

erthema ist. Die restriktiven Vorschriften hierzu sollen helfen, das Risiko eines Zwischenfalls im Luftverkehr zu minimieren.

Am 22. Mai 2018 fand der vom BAZL organisierte Swiss Air Cargo Security Day in Ittigen statt. Der Fachbereich wurde zum ersten Mal zu diesem Anlass eingeladen. Hauptthemen waren die aktuelle Sicherheitslage sowie Neuerungen in der Frachtsicherheit. Dabei betonten die Vertreter des BAZL die Wichtigkeit der Zuverlässigkeitsüberprüfung und der Mitarbeiterausbildung. Bei den Inspektionen der Regulated Agents lag der Schwerpunkt unter anderem auf der korrekten Handhabung von High Risk Cargo und der Consignment Security Declaration (CSD). Die partnerschaftliche und vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen dem BAZL und der SPEDLOGSWISS konnte im Berichtsjahr damit weitergeführt und gefestigt werden.

efreight: anlässlich der Sitzung vom 19. Juni 2018 in Bern informierte uns Philipp Muster, CEO von efreight AG, über die Einsatzmöglichkeiten von efreight in der Luftfracht und über die laufenden Projekte der efreight AG. Viele neue Anfragen sind in Bearbeitung und man konnte sich deswegen personell verstärken. Aktuell läuft beispielsweise ein Projekt mit dem EuroAirport (EAP), welcher zukünftig den Datenaustausch mit den Ground-Handling-Agenten elektronisch abbilden möchte.

Entwicklungen an den Landesflughäfen Basel, Genf und Zürich: Die Entwicklung der Tonnage verlief weiterhin positiv. Ein Anstieg des Aufkommens konnten Zürich und Genf verzeichnen, und in Basel verblieb das Volumen auf Vorjahresniveau. In Zürich lässt das Projekt «Rächenwiesen» leider weiterhin auf sich warten. Auf Grund der gestiegenen Tonnage wurde in Zürich ein effizienteres Import-Auslieferungskonzept eingeführt. Mietzinserhöhungen und Infrastrukturprojekte haben zu höheren Umschlagskosten geführt. In Genf ist man dabei, die Kapazitäten für das Handling von Sendungen mit pharmazeutischen Produkten zu erweitern. Des Weiteren arbeitet man an einem neuen Sicherheitskonzept. Am Flughafen Basel stellte Emirates die Vollfrachter-Verbindung leider ein, was gesamthaft zu einer Reduktion der geflogenen Luftfracht führte. Am 25. September 2018 wurde die IG Cargo am EAP anlässlich einer ausserordentlichen Generalversammlung aufgelöst und im Anschluss daran konnte die Neugründung einer Sektion Basel-Mulhouse der IG AirCargo Switzerland gefeiert werden. Somit ist sichergestellt, dass die Interessen aller unserer Luftfrachtstandorte auch weiterhin schweizweit adäquat berücksichtigt werden.

Ich danke den Mitgliedern des Fachbereichs für die professionelle und aktive Mitarbeit im abgelaufenen Vereinsjahr. Ich werde die Leitung des Fachbereichs Air Mitte 2019 abgeben, da ich beruflich neue Aufgaben übernommen habe, die nicht mehr auf die Luftfracht fokussiert sind. Ich danke allen Beteiligten und dem Verband für das entgegengebrachte Vertrauen und die tolle Unterstützung in all den Jahren.

qui est un sujet récurrent, a également été évoqué. Les règles restrictives devraient contribuer à diminuer le risque d'incident dans le transport aérien.

Le 22 mai 2018, la Journée de la sécurité du fret aérien suisse (Swiss Air Cargo Security Day) organisée par l'OFAC s'est déroulée à Ittigen. Le domaine spécialisé a été invité pour la première fois à participer à cet évènement. Les thèmes principaux de cette journée ont été l'actuelle situation sécuritaire ainsi que les nouveautés dans la sécurité du fret. À cette occasion, les représentants de l'OFAC ont souligné l'importance de la vérification des antécédents et de la formation des collaborateurs. Lors des inspections des «Regulated Agents» (agents habilités), le thème principal était entre autres la manutention adéquate de «High Risk Cargo» (cargaison à haut risque) et la «Consignment Security Declaration» ou CSD (déclaration de sûreté d'expédition). La collaboration basée sur le partenariat et la confiance entre l'OFAC et SPEDLOGSWISS a pu être poursuivie pendant l'année sous revue et consolidée.

efreight: à l'occasion de la réunion du 19 juin 2018 à Berne, Philipp Muster, CEO d'efreight AG, nous a informés des possibilités d'utilisation de l'e-freight dans le fret aérien et des projets en cours d'freight AG. De nombreuses et nouvelles demandes sont en cours de traitement, ce qui a permis de renforcer le personnel. À l'heure actuelle, il existe p. ex. un projet avec l'Euroairport (EAP) qui souhaite à l'avenir une représentation électronique de l'échange de données avec les agents de manutention au sol («Ground Handling»).

Développements aux aéroports nationaux de Bâle, Genève et Zurich: le développement du tonnage a continué de se dérouler de manière positive. Une hausse du volume a été enregistrée par Zurich et Genève tandis que le volume est resté au niveau de l'année précédente à Bâle. À Zurich, le projet «Rächenwiesen» se fait malheureusement encore attendre. En raison de l'augmentation du tonnage, un concept plus efficace d'importation et de livraison a été mis en place à Zurich. Les hausses de loyer et les projets d'infrastructure ont généré des frais de transbordement plus élevés. À Genève, une augmentation des capacités est en cours pour la manutention d'envois avec des produits pharmaceutiques. Par ailleurs, on travaille également à un nouveau concept de sécurité. À l'aéroport de Bâle, la compagnie Emirates a malheureusement mis fin à la liaison par avion tout cargo, ce qui a entraîné globalement une réduction du fret aérien avionné. Le 25 septembre 2018, la dissolution d'IG Cargo à l'EAP a eu lieu lors d'une assemblée générale extraordinaire, suite à quoi il a été possible de célébrer la fondation d'une nouvelle section Basel-Mulhouse d'IG AirCargo Switzerland. De cette manière, les intérêts de la totalité de nos sites de fret aérien continueront d'être pris en compte comme il convient dans toute la Suisse.

Je remercie les membres du domaine spécialisé pour leur collaboration professionnelle et active durant l'année d'activité écoulée. Je vais quitter la direction du domaine spécialisé Air au deuxième semestre 2019 car j'ai accepté de nouvelles tâches professionnelles qui ne sont plus focalisées sur le fret aérien. Je remercie également tous les participants et l'association pour leur confiance et leur soutien indéfectible pendant toutes ces années.

Jörg Zimmermann
Vorsitzender Fachbereich Europa
und Mitglied des Vorstands SPEDLOGSWISS
Président du domaine spécialisé Europe
et membre du comité SPEDLOGSWISS

Fachbereich Europa

Autor: Jörg Zimmermann

Mitglieder: Peter Dietrich (M+R Spedag Group AG), Martin Isler (Schneider + Cie. AG), Oskar Kramer (Gebrüder Weiss AG), Mike Karcher (DHL Logistics Ltd) , Daniel Kaufmann (Contargo AG), Urs Müller (Groupment Fer AG), Tom Odermatt (SPEDLOGSWISS-Geschäftsstelle), Thomas Schicker (Ritschard SA), Karlfrieder Wassmer (Nauta SA), Jörg Zimmermann (Lamprecht Transport AG).

Die Mitglieder des Fachbereich Europas haben sich in diesem Jahr wieder zu insgesamt 3 Sitzungen zusammengefunden, um sich gegenseitig auszutauschen und über aktuelle Themen zu diskutieren. In der personellen Zusammensetzung unseres Fachbereichs ist es im Berichtsjahr 2018 zu zwei Veränderungen gekommen. Nachdem Vlado Gaberski aus beruflichen Gründen unseren Fachbereich verlassen hatte, sind wir froh, die entstandene Lücke mit Herrn Mike Karcher (DHL Logistics Ltd. Basel) geschlossen zu haben.
Mit Daniel Kaufmann (Contargo AG, Basel) durften wir neu einen ausgewiesenen Spezialisten aus dem Bereich Binnenschifffahrt/Rheinoperatoren in unseren Reihen begrüssen. Es freut uns sehr, dass wir nun die fachlichen Kompetenzen aus den 3 Oberflächen-Verkehrsträgern Strasse, Schiene und nun auch der Binnenschifffahrt in unserem Fachbereich vereint haben.
Dadurch, dass die Mitglieder des Fachbereiches Europa auch in den verschiedenen Regionalverbänden des SPEDLOGSWISS vertreten sind, erhalten wir laufend schweizweit aktuelle Informationen, welche wir bei Bedarf anhand von Zirkularen an die Verbandsmitglieder weiterleiten. In dieser fachlichen und personellen Zusammensetzung verfügt unser Fachbereich auch im kommenden Jahr über die Voraussetzungen für eine gute und effiziente Verbandsarbeit.
Wie schon im Vorjahr stand auch in diesem Jahr unsere Branche wieder einer Vielzahl von Herausforderungen gegenüber. Eineen der markantesten war sicherlich die historisch tiefen Pegelstände auf dem Rhein, welche die Binnenschifffahrt

Domaine spécialisé Europe

Auteur: Jörg Zimmermann

Membres: Peter Dietrich (M+R Spedag Group AG), Martin Isler (Schneider + Cie. AG), Oskar Kramer (Gebrüder Weiss AG), Mike Karcher (DHL Logistics Ltd) , Daniel Kaufmann (Contargo AG), Urs Müller (Groupement Fer AG), Tom Odermatt (bureau de SPEDLOGSWISS), Thomas Schicker (Ritschard SA), Karlfrieder Wassmer (Nauta SA), Jörg Zimmermann (Lamprecht Transport AG).

Les membres du domaine spécialisé Europe ont tenu au total trois réunions cette année également pour échanger des informations les uns avec les autres et s'entretenir de thèmes actuels. La composition de notre domaine spécialisé a été modifiée à deux reprises au cours de l'année sous revue 2018. Après le départ de Vlado Gaberski, qui a quitté notre domaine spécialisé pour des raisons professionnelles, nous sommes heureux d'avoir pu combler le vide qu'il a laissé avec Monsieur Mike Karcher (DHL Logistics Ltd., Bâle).
Avec l'arrivée de Daniel Kaufmann (Contargo AG, Bâle), nous avons eu le plaisir d'accueillir récemment parmi nos membres un spécialiste qualifié du domaine Navigation intérieure / Opérateurs du Rhin. Nous sommes heureux d'avoir désormais réuni dans notre domaine spécialisé les compétences professionnelles des 3 modes de transport que sont la route, le rail et maintenant aussi la navigation intérieure.
Les membres du domaine spécialisé Europe étant également représentés dans les diverses associations régionales de SPEDLOGSWISS, nous recevons en permanence de toute la Suisse des informations actuelles que nous transmettons, si besoin est, par le biais de circulaires aux membres de l'association. Grâce à sa composition et à ses compétences professionnelles, notre domaine spécialisé possède également pour l'année qui vient les conditions nécessaires pour permettre à l'association de travailler bien et efficacement.
À l'instar de l'année précédente, cette année a également apporté à notre branche son lot de défis. L'un des plus marquants a été certainement les niveaux historiquement bas du Rhin qui

zwischen Duisburg und Basel sehr eingeschränkt bzw. ganz zum Erliegen gebracht hatten. Die damit einhergehende Verkehrsverlagerung auf die Strasse und Schiene hat, vor allem auch vor dem Hintergrund ohnehin schon überlasteter Verkehrswege, zu erheblichen Schwierigkeiten geführt.

Der Güterverkehr von SBB Cargo steht vor weitreichenden Veränderungen. Die Nachfrage im Einzel-Wagenladungsverkehr ist stark rückläufig, bei rund der Hälfte der 340 Bedienpunkte nahm er zwischen 2011 und 2017 um einen Drittel ab auf durchschnittlich zwei Wagen pro Tag. Die Cargobahn hat im Frühjahr 2018 mit der Prüfung von alternativen Bedienmöglichkeiten in Zusammenarbeit mit den Kunden begonnen. Gleichzeitig wird der besser planbare System-Wagenladungsverkehr gestärkt mit neuen Konzepten. SBB Cargo hat sich deshalb mit Verbänden der Wirtschaft und dem öffentlichen Verkehr zur IG Wagenladungsverkehr zusammengeschlossen. Dieses Gremium entwickelt neue Systemkonzepte und stimmt sie auf die Bedürfnisse der Branchen ab. Ein mehrfacher, teilweise langfristiger Kranausfall in Basel SBB GB (Wolf) hat die Verkehrsentwicklung der GF-Operateure, die über diesen Terminal fahren, im ersten Halbjahr massgeblich behindert. In der zweiten Jahreshälfte führte die ausserordentlich lange Rhein-Niederwasserperiode zu hoher Nachfrage für Containerverkehre auf der Bahn. Vom Mehrvolumen, gepaart mit ungenügender Traktionsqualität, war wiederum der Terminal Basel SBB GB negativ betroffen: wegen Überbelegung der Abstellflächen musste der Umschlagbahnhof mehrfach geschlossen werden. Das Groupement Fer (GF) veranstaltete im Dezember einen «Round Table» mit betroffenen Akteuren und lud im Januar die Geschäftsleitung der Hupac Intermodal SA zur Aussprache ein. An beiden Treffen wurden konstruktive Massnahmen vereinbart, sie erhöhen die Performance der Verkehre über den Terminal Basel SBB GB nachhaltig.

Da der diesjährige Jahresbericht im Zeichen des Themas «Recht und Versicherung» steht, möchten auch wir gerne kurz darauf eingehen. Eine leichtfertige Unterzeichnung von Transport- und Logistikverträgen ohne eine sorgfältige Prüfung im Vorfeld birgt enorme Risiken. Das Aushebeln von Höchsthaftungen oder sogar die Haftungsübernahme im Falle von höherer Gewalt kann zu einem enormen finanziellen Schaden bis hin zur Existenzgefährdung des gesamten Unternehmens führen. Nützen Sie deshalb den Service der Vertragsprüfung durch die SPEDLOGSWISS Kommission Recht und Versicherung im Vorfeld. An dieser Stelle ein herzliches Dankeschön an meine Fachbereichskollegen für ihre Mitarbeit zum Wohle unseres Verbands und der gesamten Branche.

ont grandement restreint voire complètement bloqué la navigation intérieure entre les villes de Duisburg et Bâle. Le transfert modal de la route vers le rail qui en a résulté, notamment aussi dans le contexte des voies de circulation déjà saturées, a entraîné des difficultés considérables.

Le transport de marchandises de CFF Cargo va devoir faire face à des changements profonds. La demande dans le trafic par wagons complets isolés est en fort recul, elle a diminué d'un tiers pour environ la moitié des 340 points de desserte entre 2011 et 2017, passant à une moyenne de deux wagons par jour. Au printemps 2018, l'entreprise ferroviaire a commencé à examiner d'autres possibilités de desserte en collaboration avec les clients. Dans le même temps, le système de trafic par wagons complets mieux planifiable est renforcé avec de nouveaux concepts. CFF Cargo s'est réuni pour cette raison avec des associations de l'économie et des transports publics au sein de la Communauté d'intérêts du trafic par wagons complets (CI TWC). Cette commission développe de nouveaux concepts systématiques et les adapte aux besoins de la branche. Plusieurs pannes de grue, longues pour certaines, au terminal de Bâle CFF GB (Wolf) ont considérablement perturbé le développement du trafic des opérateurs du GF, qui passent par ce terminal, au premier semestre. Au cours du deuxième semestre, la période inhabituellement longue de basses eaux du Rhin a entraîné une forte demande de transports de conteneurs par le rail. Le terminal de Bâle CFF GB quant à lui a été négativement affecté par une augmentation des volumes associée à une qualité insuffisante de la traction: en raison d'un taux d'occupation excessif des aires de stockage, la gare de transbordement a dû fermer à plusieurs reprises. Le Groupement Fer (GF) a organisé en décembre une «table ronde» avec les acteurs concernés et a invité en janvier la direction de l'Hupac Intermodal SA pour un débat. Des mesures constructives ont été convenues au cours des deux rencontres. Elles augmentent durablement les performances des transports via le terminal de Bâle CFF GB.

Étant donné que le rapport de cette année est placé sous le signe «droit et assurance», nous aimerions également aborder brièvement ce thème. La signature inconsidérée de contrats de transport et de logistique sans aucun examen minutieux préalable recèle des risques immenses. Le contournement de responsabilités maximales ou même la présomption de responsabilité en cas de force majeure peut causer des préjudices financiers énormes jusqu'à une mise en danger de l'existence de toute l'entreprise. Profitez donc du service d'examen des contrats par la commission Droit et assurance de SPEDLOGSWISS au préalable. Je souhaite adresser ici mes sincères remerciements à mes collègues du domaine spécialisé pour leur collaboration et leur implication au bénéfice de notre association et de l'ensemble de la branche.

Marek Fausel
Vorsitzender Fachbereich Schifffahrt und
Mitglied des Vorstands SPEDLOGSWISS
Président du domaine spécialisé Navigation
et membre du comité SPEDLOGSWISS

Fachbereich Schifffahrt

Autor: Marek Fausel

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

Mit einem personell und fachlich stabil zusammengesetzten Team konnten wir unsere Arbeit im Fachbereich auch im Jahr 2018 angehen. Unter den vielen Themen, die wir im Berichtsjahr bearbeitet haben, möchte ich ein paar wenige hervorheben:

Die chronische Überlastung im Seehafen Rotterdam beeinflusste die Binnenschifffahrt im Vor- und Nachlauf für Schweizer Verkehre negativ. Die Container-Logistikkette ist komplex, mit einer grossen Anzahl von Akteuren, die in unterschiedlichen Vereinbarungen zusammenarbeiten. Erschwerend bei der Lösungsfindung ist die Tatsache, dass die Seehäfen und die Binnenschifffahrt zwar zusammenarbeiten, aber nicht vertraglich miteinander verbunden sind. Klar ist auch, dass die Reedereien die am stärksten konsolidierten aller Akteure in der Logistikkette sind. Sie sind Kunden für den Prozess im Hafen und betreiben teure Assets. Dies gibt ihnen nicht nur eine gute Verhandlungsposition, sondern auch Priorität gegenüber Interessengruppen wie Feederschiffe oder Barges (Binnenschifffahrt) am Terminal. Zudem verdichtet sich der Reedereimarkt zusehends weiter und parallel dazu wickelte Rotterdam zusätzliche Containerkapazitäten ab. Die Hafenbehörden hatten deshalb im Berichtsjahr «Round Table»-Gespräche in Rotterdam organisiert. Dazu wurde auch SPEDLOGSWISS eingeladen. Ich konnte auf diese Weise unsere Einschätzun-

Domaine spécialisé Navigation

Auteur: Marek Fausel

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

En 2018 également, nous avons pu aborder notre travail dans notre domaine spécialisé avec une équipe à la composition stable sur le plan professionnel et du personnel. Parmi les nombreux thèmes que nous avons traités durant l'année sous revue, permettez-moi d'en souligner quelques-uns:

La surcharge chronique dans le port maritime de Rotterdam a eu une influence négative sur la navigation intérieure dans le transport en amont et en aval pour les trafics suisses. La chaîne logistique du transport de conteneurs est complexe avec un grand nombre d'acteurs qui collaborent dans le cadre de différents accords. Le fait que les ports maritimes et la navigation intérieure certes collaborent, mais sans être liés par des contrats, constitue un problème lors de la recherche de solutions. Il est clair également que les compagnies maritimes sont les acteurs les plus fortement consolidés de tous au sein de la chaîne logistique. Elles sont les clientes du processus dans le port et gèrent des actifs onéreux. Grâce à cela, non seulement elles se trouvent dans une bonne position pour négocier, mais elles sont également prioritaires par rapport aux groupes d'intérêts comme les navires collecteurs ou les barges (navigation intérieure) au terminal. Par ailleurs, le marché maritime se

gen vor Ort einbringen. Bei den weiteren Meetings haben wir in Absprache mit unserem niederländischen Partnerverband FENEX unsere fachlichen Inputs durch den niederländischen Kollegen einbringen lassen. Alle Parteien sind an einer substantiellen Verbesserung der Barge-Abfertigungen interessiert, um deren Zuverlässigkeit wieder zu verbessern. Dass das Problem seitens Hafens Rotterdam von höchster Stelle aus mittels Installieren einer Arbeitsgruppe einer Lösung zugeführt werden soll, zeigt auf, dass man sich der Tragweite des Problems bewusst ist und dass alle dazu bereit sind, an der Lösung zugunsten der ganzen Logistikkette zu arbeiten.

In der Schweiz hatten wir 2018 damit zu kämpfen, dass die Abwicklung von Seecontainern durch Lieferverzögerungen und Infrastrukturengpässe die Logistikkette verlangsamten und damit verteuerten. An den für den Containerumschlag neuralgischen Punkten in der Schweiz (insbesondere im Raum Basel) ergaben sich vermehrt Engpass-Situationen im Bereich der Schnittstelle Terminal-LKWs. Die wegen zunehmenden Staus auf dem Schweizer Strassennetz erzeugte, ohnehin schwierige Disposition von LKWs und Containerchassis bei den LKW-Unternehmen wurde zeitweise zusätzlich erschwert, indem an den Umladestationen Engpässe und Wartezeiten entstanden. Diese wiederum wurden auch durch unzuverlässiges Eintreffen der Importcontainer in der Schweiz verursacht, hatten ihren Ursprung also im Ausland und liegen deshalb ausserhalb des Einflussbereiches der Speditionswirtschaft. Wir hatten uns als Task Force – Gruppe des Verbandes darangemacht, mit allen beteiligten Unternehmen (die ja auch alle in unserem Verband organisiert sind) das Gespräch zu suchen. Wir wollten herausfinden, wo möglicherweise Missverständnisse herrschten oder wo Potential für einfache Verbesserungen besteht. Durch diese Gespräche ist es offensichtlich wenigstens teilweise gelungen, Verständnis für die Anliegen der anderen Akteure in der Logistikkette zu wecken oder gar auch Teillösungen durch persönliche Gespräche zu erreichen.

An der März-Sitzung 2018 hatten wir Herrn Hans Reinhard zu Gast. Er ist Präsident des Verbandes GETO. Die GETO wurde 1978 in Basel ins Leben gerufen. Ziel der Gründung war es, die Interessen europäischer Transsibirienoperateure zu wahren und die Steigerung der Verkehre auf der eurasischen Eisenbahnmagistrale zu unterstützen. In der Vergangenheit bezog sich das in erster Linie auf die «Transsib», weshalb der Name GETO ursprünglich für «Gemeinschaft der Europäischen Transsibirien Operateure und Spediteure» stand. Mittlerweile haben sich die Züge auf der Strecke «One Belt, One Road» (OBOR) als mögliche Ergänzung zur Luftfracht entwickelt. Die «Belt and Road Initiative» bezieht sich auf den geografischen Raum des historischen, bereits in der Antike genutzten internationalen Handelskorridors «Seidenstrasse». Der nördliche Bereich wird zu Land abgewickelt, der südliche auf dem Wasser. Wir konnten interessante Eckwerte dieser Güterverkehrsverbindung erfahren: Bis zum Jahr 2035 werden 1 Mio TEU zum Ziel gesetzt. Bis ins Jahr 2023 seien schon 650'000 TEU möglich. 2017 waren es bereits 230'000 TEU auf 3'700 Zügen. Im Vergleich zu 2016 war dies eine satte Steigerung um 50 %. China investiert mit erheblichen finanziellen Mitteln in diese Verbindung, was eine

densifie visiblement de plus en plus, et dans le même temps, Rotterdam a développé des capacités complémentaires de conteneurs. Les autorités portuaires avaient organisé pour cette raison des entretiens dans le cadre d'une «table ronde» au cours de l'année sous revue à Rotterdam, auxquels SPEDLOGSWISS a également été invité. De cette manière, j'ai pu faire valoir sur place nos évaluations. Au cours des autres réunions et en consultation avec notre association partenaire néerlandaise FENEX, nous avons fait part de nos apports professionnels par le truchement de nos collègues néerlandais. Toutes les parties sont intéressées par une amélioration substantielle des dédouanements de barges afin d'optimiser leur fiabilité. Le fait que le problème du port de Rotterdam doit être résolu par la création d'un groupe de travail au plus haut niveau montre que l'on est conscient de l'étendue du problème et que toutes les parties prenantes sont prêtes à travailler à une solution au profit de l'ensemble de la chaîne logistique.

Le fait que le dédouanement de conteneurs maritimes a ralenti et donc renchéri la chaîne logistique en raison de retards de livraison et de goulots d'étranglement au niveau de l'infrastructure nous a posé problème en Suisse en 2018. Les goulots d'étranglement se sont multipliés au niveau de la jonction terminal/poids lourds aux points sensibles pour le transbordement de conteneurs en Suisse (en particulier dans la région de Bâle). La planification des poids lourds et des châssis porte-conteneurs auprès des entreprises de transport routier, déjà rendue difficile par l'augmentation des embouteillages sur le réseau routier suisse, a été temporairement encore aggravée par des goulots d'étranglement et des temps d'attente aux stations de transbordement. Ceux-ci étaient eux-mêmes dus à l'arrivée imprécise des conteneurs d'importation en Suisse, avaient donc leur origine à l'étranger et se trouvaient par conséquent hors de la sphère d'influence de la branche de l'expédition. En qualité de groupe opérationnel («task force») de l'association, nous avions cherché le dialogue avec l'ensemble des entreprises impliquées (qui sont également organisées au sein de notre association) car nous voulions découvrir où il y avait d'éventuels malentendus ou à quels niveaux de simples améliorations étaient possibles. Grâce à ces entretiens, il a été visiblement possible, du moins en partie, de susciter la compréhension pour les demandes des autres acteurs de la chaîne logistique, voire même de trouver des solutions partielles par des entretiens personnels.

Nous avons invité Monsieur Hans Reinhard à participer à notre réunion au mois de mars 2018. Il est président de l'association GETO qui a été fondée en 1978 à Bâle avec pour objectif de préserver les intérêts des opérateurs transsibériens européens et de soutenir la hausse des trafics sur les principales lignes de chemins de fer eurasiennes. Par le passé, cela concernait avant tout le «Transsibérien», raison pour laquelle l'abréviation GETO correspondait initialement à «Gemeinschaft der Europäischen Transsibirien Operateure und Spediteure» (Groupe des opérateurs et transitaires transsibériens européens). Désormais, les trains sont devenus un complément possible au fret aérien sur le parcours «One Belt, One Road (OBOR)». L'initiative «Belt and Road» se réfère à l'espace géographique de la «Route de la Soie», ancienne route commerciale déjà empruntée dans l'Antiquité au plan mondial. Le projet prévoit le tracé de deux «routes»: par la terre au nord et par la mer au sud. Nous avons réussi à obtenir d'intéressantes données essentielles sur cet axe de transport de marchandises: d'ici 2035, l'objectif est de 1 million de TEU. Jusqu'en 2023, 650 000 TEU devraient être possibles. En 2017, nous avions déjà 230 000 TEU sur 3700 trains. Par rapport à 2016, cela correspond à une hausse record de 50 %. La Chine investit des moyens financiers considérables dans cette liaison, ce qui rend possible une tarification commercialisable. De nombreux experts sont certains que l'État chinois injectera de l'argent à l'avenir également, d'autant plus que le chemin de fer est également compatible avec les aspects écologiques de plus en plus importants.

marktfähige Bepreisung erst möglich macht. Viele Experten sind sich sicher, dass der chinesische Staat auch künftig Geld einschiessen wird, zumal der Schienenweg auch den zunehmend wichtigeren ökologischen Gesichtspunkten standhält.

Die Landschaft weltweiter Anbieter im Seefrachtmarkt ist enorm in Bewegung. Das ist nicht erst seit 2018 so. Eine Tendenz, die mehr als andere Fahrt aufnahm, ist die Ausweitung des Angebotsportfolios von Reedereien in Richtung Speditionsdienstleistungen («Extended Carriers' Services»). Der Zukauf von Speditionsunternehmen (Damco, Ceva, Atlantic) durch Reedereien (Maersk, CMA CGM, MSC) zeigt diesen Trend klar auf. Es sind dies Erweiterungen von Geschäftsfeldern, die zwischen Mitgliedsfirmen der SPEDLOGSWISS ausgehandelt werden und welche die Marktverhältnisse verändern können. Wir verfolgen diese Entwicklungen im Fachbereich mit grossen Interesse und tauschen uns über Einschätzungen hierzu in unseren Meetings aus.

Die grosse Geschwindigkeit von Neuerungen wird wohl auch im kommenden Jahr nicht abnehmen. Auch bei den Speditionsunternehmen ist eine Marktkonsolidierung durchaus möglich. Ein ganz grosses Thema der Containerschifffahrt sind die neuen, durch die IMO (International Maritime Organization) festgelegten Grenzwerte für Schwefel im Schiffstreibstoff ab 2020. Mein Kollege Ralf Brink beleuchtet dieses Thema in seinem Jahresbericht der Reedereiagenten in dieser Ausgabe.

Für die engagierte Mitarbeit möchte ich allen Kollegen des Fachbereichs und der Geschäftsstelle ganz herzlich danken und freue mich auf ein weiteres Amtsjahr voller neuer spannender Aufgaben zugunsten unserer Branche.

Le paysage des prestataires internationaux sur le marché du fret maritime est en plein bouleversement et pas seulement depuis 2018. La tendance qui s'est développée le plus rapidement est celle de l'élargissement du portefeuille d'offres des compagnies maritimes vers des services d'expédition («Extended Carriers' Services»). L'acquisition d'entreprises d'expédition (Damco, Ceva, Atlantic) par des compagnies maritimes (Maersk, CMA CGM, MSC) illustre parfaitement cette tendance. Il s'agit d'extensions de champs d'activité qui sont négociées entre des entreprises membres de SPEDLOGSWISS et qui peuvent modifier les conditions du marché. Nous suivons ces développements dans le domaine spécialisé avec beaucoup d'intérêt et nous échangeons sur les évaluations à ce sujet dans nos réunions.

Le rythme rapide des nouveautés restera également soutenu durant l'année à venir. Une consolidation du marché est parfaitement possible, y compris chez les entreprises d'expédition. Les nouvelles valeurs seuils fixées par l'OMI (Organisation maritime internationale) pour les concentrations de soufre dans le carburant destiné aux navires à partir de 2020 sont un thème très important du transport maritime de conteneurs. Mon collègue Ralf Brink fait la lumière sur ce thème dans son rapport annuel des agents maritimes dans ce numéro.

Je souhaite remercier chaleureusement tous les collègues du domaine spécialisé et du bureau pour leur collaboration et leur engagement et je me réjouis à la perspective d'une nouvelle année de mandat pleine de tâches et projets passionnants pour notre branche.

Ralf Brink
Vorsitzender Fachbereich Reedereiagenten
und Mitglied des Vorstands SPEDLOGSWISS
Président du domaine spécialisé Agents maritimes
et membre du comité SPEDLOGSWISS

Fachbereich Reedereiagenten

Autor: Ralf Brink

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

Mein Kollege Nenad Milutinovic (O. Brunoni SA) und ich haben auch im Berichtsjahr den Fachbereich Reedereiagenten innerhalb des von Kollege Marek Fausel (Agility Logistics AG) geleiteten Fachbereichs Schifffahrt vertreten dürfen und konnten so unsere Sichtweise und unser Know-how bei der Bearbeitung aktueller Themen einbringen. Wir haben uns unter anderem mit folgenden Themen auseinandergesetzt.

An den für den Containerumschlag neuralgischen Punkten in der Schweiz (insbesondere im Raum Basel) ergaben sich vermehrt Engpass-Situationen im Bereich der Schnittstelle Terminal-LKWs. Die wegen zunehmenden Staus auf dem Schweizer Strassennetz erzeugte, ohnhin schwierige Disposition von LKWs und Containerchassis bei den LKW-Unternehmen wurde zeitweise zusätzlich erschwert, indem an den Umladestationen Engpässe und Wartezeiten entstanden. Diese wiederum werden auch durch unzuverlässiges Eintreffen der Importcontainer in der Schweiz verursacht, haben ihren Ursprung also im Ausland und liegen deshalb ausserhalb des Einflussbereiches der Speditionswirtschaft. Die Folge dieser verschiedenen Behinderungen von Umschlagsabläufen waren Zusatzaufwendungen und damit zusätzliche Kosten. Wir haben in vielen persönlichen Gesprächen mit den betroffenen Firmen versucht, gegenseitiges Verständnis für die Situation des andern Marktteilnehmers zu erzeugen, auch was dessen eigene Prozesse bei der Abwicklung von Containern betrifft.
Im Bereich regulatorischer Neuerungen haben wir uns mit erhöhten Anforderungen im Bereich der Transportdokumen-

Domaine spécialisé Agents maritimes

Auteur: Ralf Brink

Membres: Abacus Shipping AG, CMA CGM Agency AG, Furness Shipping Ltd., Global Shipping GmbH, Hapag-Lloyd (Schweiz) AG, PWL Shipping (Switzerland) GmbH, Maersk Switzerland Ltd., MSC Mediterranean Shipping Agency AG, O. Brunoni SA, ONE Ocean Network Express (Europe) Ltd., Ozean Brokerage & Shipping AG, SPEDLOGSWISS (bureau).

Au cours de l'année sous revue également, mon collègue Nenad Milutinovic (O. Brunoni SA) et moi-même avons eu l'honneur de représenter le domaine spécialisé Agents maritimes au sein du domaine spécialisé Navigation dirigé par notre collègue Marek Fausel (Agility Logistics AG) et d'apporter notre point de vue et notre savoir-faire dans le cadre du traitement de thèmes actuels. Et ceux-ci n'ont assurément pas manqué en 2018 également. Nous avons abordé entre autres les thèmes suivants.

Les goulots d'étranglement se sont multipliés au niveau de la jonction terminal/poids lourds aux points sensibles pour le transbordement de conteneurs en Suisse (en particulier dans la région de Bâle). La planification des poids lourds et des châssis porte-conteneurs auprès des entreprises de transport routier, déjà rendue difficile par l'augmentation des embouteillages sur le réseau routier suisse, a été temporairement encore aggravée par des goulots d'étranglement et des temps d'attente aux stations de transbordement. Ceux-ci sont à leur tour également dus à l'arrivée imprécise des conteneurs d'importation en Suisse, ont donc leur origine à l'étranger et se trouvent par conséquent hors de la sphère d'influence de la branche de l'expédition. Ces divers obstacles aux opérations de transbordement ont entraîné des dépenses supplémentaires et par conséquent des surcoûts. Nous avons essayé, en menant de nombreux entretiens avec les entreprises concernées, de générer une compréhension mutuelle pour la situation de

tation (Sendungs-Details) im Güterverkehr mit China, Japan, Indonesien und Vietnam befasst und versucht, unsere Mitgliedsfirmen mit jeweils komprimierten Informationen bei der täglichen Arbeit mit diesen Ländern zu unterstützen.

Was den Containerverkehr mit den USA betrifft, so überraschte uns die Umsetzung der schon seit Jahren von uns und der FIATA geforderten Aufhebung des verpflichtenden «Rate-Filings»für nicht-US-amerikanische NVOCCs durch das FMC (Federal Maritime Commission) in den USA. Auch wenn noch gewisse Anforderungen an die Aufhebung der Meldepflicht geknüpft sind, so betrachten wir diesen Schritt der USA doch als sehr begrüssenswert. Er begünstigt einen offenen, protektionsfreien Welthandel, denn mit der bisherigen Meldepflicht wurden amerikanische NVOCCs bevorzugt, was wiederum marktverzerrend ist beziehungsweise war. Unser Kollege Markus Warnebold geht auf das Thema in seinem Bericht der FIATA Working Group Sea im vorliegenden SPEDLOGSWISS-Jahresbericht ein.

Im September des Berichtsjahres haben wir den Verband STSA (Swiss Trading & Shipping Association, Genf) bei der Durchführung einer Fachveranstaltung in Basel unterstützt. Unter dem Titel «Die Schweiz – eine Macht auf den 7 Weltmeeren» wurde die Bedeutung der Schweizer Schifffahrtsindustrie und die Schweizer Flagge auf See beleuchtet. Einen wichtigen Teil der Veranstaltung nahm auch das Thema «Tonnage Tax» ein. Die Tonnage Tax ist eine Ertragssteuer zur Besteuerung von Reedereien. Die Verrechnungsbasis bildet dabei nicht das Betriebsergebnis, sondern die Nettotonnage eines Schiffs. Diese Art der Schiffsbesteuerung ist für den Staat einfach und ist in der Regel auch vorteilhaft für die Reederei, welche die Steuer bezahlt. Die Schweiz kennt diese Tonnage-Steuer noch nicht, erwägt aber, diese einzuführen.

Ein ganz grosses Thema der Schifffahrtsindustrie zum Schluss: die Initiative der IMO (International Maritime Organization) «Sulphur 2020» – Reduktion der Schwefeloxidemissionen.

Der hauptsächlich verwendete Treibstoff für Hochseeschiffe (sogenannter «Bunker») ist schweres Heizöl, das als Rückstand aus der Rohöldestillation gewonnen wird. Rohöl enthält Schwefel, der nach der Verbrennung im Schiffsmotor zu Emissionen führt. Schwefeloxide (SOx) sind schädlich für die menschliche Gesundheit, verursachen Atemwegsbeschwerden und Lungenerkrankungen. In der Atmosphäre kann SOx zu saurem Regen führen, der Pflanzen, Wälder und Wasserarten schädigen kann und zur Versauerung der Ozeane beiträgt. Es muss deshalb versucht werden, diese SOx-Emissionen von Schiffen zu senken und damit die Luftqualität zu verbessern und die Umwelt besser zu schützen.

Konkret heisst das: Ab dem 1. Januar 2020 wird der Grenzwert für Schwefel in Heizöl, das an Bord von Schiffen verwendet wird, die ausserhalb von ausgewiesenen Emissionskontrollbereichen fahren, auf 0,50 % m/m (Masse pro Masse) gesenkt. Dies dürfte erhebliche gesundheitliche und ökologische Vorteile mit sich bringen, insbesondere für die Bevölkerung in der

l'autre acteur du marché, même en ce qui concerne ses propres processus dans le cadre de la gestion des conteneurs.
Dans le domaine des nouveautés réglementaires, nous nous sommes penchés sur les exigences accrues dans le secteur de la documentation de transport (détails de l'envoi) dans le transport de marchandises avec la Chine, le Japon, l'Indonésie et le Vietnam et tenté de soutenir nos entreprises membres en leur fournissant des informations sous forme comprimée dans le cadre du travail quotidien avec ces pays.

En ce qui concerne le transport de conteneurs avec les États-Unis, nous avons été surpris par l'abrogation par la FMC (Federal Maritime Commission) aux États-Unis des «Rate Filings» (dépôts de tarifs) obligatoires pour les NVOCC qui ne sont pas d'origine nord-américaine , une suppression que nous demandions avec la FIATA depuis des années . Même si certaines exigences sont encore liées à la suppression de l'obligation de déclarer, nous nous félicitons vivement de la mesure prise par les États-Unis. Elle favorise un commerce international ouvert et sans protection car l'obligation de déclarer en vigueur jusqu'à présent favorisait les NVOCC américains, ce qui à son tour engendre ou engendrait des distorsions du marché. Notre collègue Markus Warnebold aborde ce thème dans son rapport du Working Group Sea de la FIATA dans le présent rapport annuel de SPEDLOGSWISS.

Au mois de septembre de l'année sous revue, nous avons soutenu l'association STSA (Swiss Trading & Shipping Association ou Association suisse du négoce de matières premières et du transport maritime, Genève) dans le cadre de l'organisation d'une manifestation spécialisée à Bâle. Sous le titre «Die Schweiz – eine Macht auf den 7 Weltmeeren» (La Suisse – une puissance sur les 7 mers du globe), l'importance de l'industrie maritime suisse et du drapeau suisse en mer a été éclairée. Une grande partie de la manifestation a également été consacrée au thème «Tonnage Tax» (taxe au tonnage). Cette taxe au tonnage est un impôt sur le revenu pour taxer les compagnies maritimes. La base de compensation n'est pas constituée dans ce cas par le résultat d'exploitation, mais par le tonnage net d'un navire. Ce type de taxation des navires est simple pour l'État et s'avère aussi avantageux en règle générale pour la compagnie maritime qui paye l'impôt. La Suisse ne connaît pas encore cette taxe au tonnage mais envisage de la mettre en place.

Pour finir, il faut citer un thème très important de l'industrie maritime: l'initiative de l'OMI (Organisation maritime internationale) intitulée «Soufre 2020» – réduction des émissions d'oxyde de soufre.

Le carburant en grande partie utilisé pour les navires hauturiers (appelés aussi «bunkers») est du fuel lourd qui est un résidu extrait de la distillation du pétrole brut. Le pétrole brut contient du soufre qui produit des émissions après la combustion dans le moteur du navire. Les oxydes de soufre (SOx) sont nocifs pour la santé humaine, provoquent des troubles respiratoires et des affections pulmonaires. Dans l'atmosphère, les SOx participent au phénomène de formation de pluies acides

Nähe von Häfen und Küsten. Entweder die Schiffe werden ab 2020 mit schwefelärmerem Treibstoff betankt (gemäss Aussagen von Raffineriebetreibern ist die Verfügbarkeit dieses Treibstoffs weltweit sichergestellt), oder sie werden mit Abgasreinigungsanlagen auf dem Schiff selber ausgerüstet.

Diese Schwefelreiniger («scrubber»), die auf Schiffen installiert werden müssen, um die Schwefelemissionen zu reduzieren, gibt es in drei Formen: «Closed-Loop-Filter» (Abgase werden gewaschen und Schadstoffe in einem Tank gesammelt, der im Hafen zur entsprechenden Weiterbehandlung entleert wird), «Open-Loop-Filter» (Abgase werden gewaschen und das Waschwasser wird zusammen mit den darin enthaltenen Schadstoffen ins Meer eingeleitet) und «Hybridfilter» (die entweder für den Betrieb im offenen oder geschlossenen Kreislauf eingestellt werden können).

Insgesamt gesehen ist der Filter, der wirklich umweltfreundlich ist, der geschlossene Kreislauf («Closed-Loop»), da solche Anlagen weder in die Atmosphäre noch in das Wasser emittieren, sofern die Abfälle nach der Sammlung in den Häfen behandelt werden. Open-Loop-FIlter erfüllen zwar die Anforderungen der Schwefelrichtlinie und reduzieren die Emissionen in die Atmosphäre aus der Schifffahrt, ihre Verwendung führt jedoch zu Schwermetallen, Schwefel usw., die zusammen mit Waschwasser im Meer landen. China, Hongkong und Singapur haben übrigens bereits festgelegt, keine Schiffe mit Open-Loop-Filteranlagen an Bord in ihre Häfen einlaufen zu lassen. Es ist davon auszugehen, dass andere südostasiatische Länder und Japan ebenfalls nachziehen werden.

Sei es eine Umrüstung der Schiffe mit Filtern oder die Verwendung von schwefelärmerem Treibstoff: in beiden Fällen steigen die Betriebskosten. Umweltschutz kostet etwas. Deshalb ist schon jetzt seitens der Reedereien signalisiert worden, dass die Einführung eines Zuschlags ab dem Zeitpunkt der Betankung mit schwefelarmem Treibstoff (sprich: bereits 60 bis 90 Tage vor dem Stichdatum 01.01.2020) unumgänglich sei, um diese entstandenen Mehrkosten aufzufangen.

Sie sehen: Nicht nur die Welt dreht sich weiter, auch das Reedereigeschäft verändert sich konstant. Als anteilsmässig wichtigster Verkehrsträger im Welthandel ist die Hochseeschifffahrt stets im Fokus von Wirtschaft, Politik und Gesellschaft. Um künftige Aufgaben meistern zu können, zählen wir weiterhin auf gegenseitiges Vertrauen und Unterstützung innerhalb der SPEDLOGSWISS. Zusammen mit den Fachbereichsmitgliedern und dem Geschäftsstellen-Team freue ich mich auf eine weiterhin spannende Verbandsarbeit im Umfeld einer sich immer weiter verändernden Reederei-Welt.

qui peuvent endommager les plantes, les forêts et les différentes qualités d'eau et contribuer à l'acidification des océans. C'est la raison pour laquelle il faut tenter de réduire les émissions de SOx des navires afin d'améliorer ainsi la qualité de l'air et de mieux protéger l'environnement.

Concrètement, cela signifie qu'à compter du 1er janvier 2020, la valeur limite de soufre dans le fuel qui est utilisé à bord de navires qui circulent en dehors des zones désignées de contrôle des émissions, est abaissée à 0,50 % m/m (masse par masse). Cela devrait impliquer des avantages considérables aux points de vue sanitaire et écologique, en particulier pour la population vivant à proximité des ports et des côtes. Soit les navires seront ravitaillés à partir de 2020 en carburant avec une teneur faible en soufre (selon les déclarations de raffineurs, la disponibilité de ce carburant est garantie dans le monde entier), soit ils seront eux-mêmes équipés d'une installation d'épuration des gaz d'échappement à bord.

Ces tours de lavage («scrubbers»), qui doivent être installées sur les navires afin de réduire les émissions de soufre, existent dans trois formes: «closed loop filter» (filtre en boucle fermée: les gaz d'échappement sont lavés et les substances nocives sont récupérées dans un réservoir qui est vidé dans le port où elles sont ensuite traitées), «open loop filter» (les gaz d'échappement sont lavés et l'eau de lavage est rejetée à la mer avec les substances nocives qu'elle contient) et les «filtres hybrides» (qui peuvent être utilisés soit pour un fonctionnement en circuit ouvert, soit pour un fonctionnement en circuit fermé).

Dans l'ensemble, le filtre qui est vraiment écologique est le filtre à circuit fermé («closed loop») car de telles installations ne rejettent aucune émission que ce soit dans l'atmosphère ou dans l'eau, dans la mesure où les déchets sont traités après avoir été récupérés dans les ports. Les filtres «en boucle ouverte» répondent certes aux exigences de la directive relative au soufre et réduisent les émissions dans l'atmosphère provenant de la navigation, mais leur utilisation entraîne la production de métaux lourds, de soufre, etc., qui sont rejetés à la mer avec l'eau de lavage. La Chine, Hong Kong et Singapour ont par ailleurs déjà indiqué qu'ils ne laisseront entrer dans leurs ports aucun navire avec des installations de filtration en boucle ouverte. On peut présumer que d'autres pays du sud-est de l'Asie et le Japon vont également leur emboîter le pas.

Qu'il s'agisse d'une modification des navires avec l'installation de filtres ou de l'utilisation d'un carburant avec une teneur plus faible en soufre, dans les deux cas, les frais d'exploitation augmentent. La protection de l'environnement n'est pas gratuite. C'est la raison pour laquelle les compagnies maritimes ont déjà signalé que l'introduction d'un supplément à partir de la date de ravitaillement en carburant pauvre en soufre (c.-à-d. entre 60 et 90 jours avant la date butoir du 01.01.2020) serait inévitable pour amortir ces surcoûts.

Comme vous pouvez le constater, il n'y a pas que le monde qui tourne, l'industrie du transport maritime change également en

permanence. En tant que mode de transport proportionnellement le plus important dans le commerce international, la navigation hauturière est toujours au centre des préoccupations de l'économie, de la politique et de la société. Afin de pouvoir maîtriser les tâches futures, nous continuons à compter sur une confiance et un soutien mutuels au sein de l'organisation SPEDLOGSWISS. Avec les membres du domaine spécialisé et l'équipe du bureau, je me réjouis de poursuivre le travail passionnant de l'association dans le contexte d'un monde des compagnies maritimes qui ne cesse de changer.

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

FIATA – Multimodal Transport Institute (MTI)

Autor: Markus Warnebold

Working Group Sea

Auch im Jahre 2018 hat sich die Arbeitsgruppe Seetransporte (Working Group Sea) der FIATA wiederum dreimal getroffen. Auf Einladung der BIFA (British International Freight Association) hat die Arbeitsgruppe im Februar in London konferiert. Im Juni hat sie in Alexandria, VA (USA) getagt und im September hat sich die Arbeitsgruppe anlässlich des FIATA-Kongresses in Delhi zu einer eintägigen Tagung getroffen.

Nebst der Abarbeitung der Tagesgeschäfte wurden während sämtlicher Arbeitsgruppentreffen auch Gespräche mit lokalen Behörden und Organisationen geführt. Hier sei nur eine sehr interessante Präsentation des TT Clubs in London im Zusammenhang mit Schäden in der Containerschifffahrt erwähnt. An den einzelnen Sitzungen waren nebst den Delegierten auch immer Vertreter der entsprechenden nationalen Verbände anwesend. Die Mitglieder unserer Arbeitsgruppe stammen aus mehr als 20 Ländern, womit die spezifischen Anliegen aus den meisten Regionen der Welt gut abgedeckt sind.

In letzter Zeit haben die Reedereien mit «Demurrage and detention charges» auf sich aufmerksam gemacht, die nach Einschätzung vieler Marktteilnehmer oftmals überhöht sind. Auch die US-amerikanische FMC (Federal Maritime Commission) hat hierzu Überprüfungen angestellt. Die Working Group Sea hat deshalb einen «Best Practices Guide» zum Thema «Demurrage and Detention» bei der Verschiffung von Containern erarbeitet. Diese Broschüre wurde an alle nationalen Verbände weltweit verschickt und auch SPEDLOGSWISS hat diese den Mitgliedern zur Verfügung gestellt. Ich finde, dass dieses Dokument ein praktikables Werkzeug darstellt, wie die Spediteure mit den Reedereien verhandeln können. Weitere «Best Practices» sind in Vorbereitung.

FIATA – Multimodal Transport Institute (MTI)

Auteur: Markus Warnebold

Working Group Sea

Le groupe de travail Transport maritime (Working Group Sea) de la FIATA s'est de nouveau réuni trois fois en 2018 également. À l'invitation de la BIFA (British International Freight Association), le groupe de travail a conféré en février à Londres. Au mois de juin, il a tenu une conférence à Alexandria, VA (États-Unis) et le groupe de travail s'est retrouvé en septembre à Delhi à l'occasion du congrès de la FIATA pour une conférence d'une journée.

Outre le traitement des opérations courantes, des entretiens ont été menés également avec des autorités publiques et organisations locales pendant toute la durée des réunions du groupe de travail. Il convient de mentionner ici une présentation très intéressante du TT Club à Londres en relation avec les avaries dans le transport maritime de conteneurs. Les délégués tout comme des représentants des associations nationales correspondantes ont participé à chacune des réunions. Les membres de notre groupe de travail étant issus de plus de 20 pays, les demandes spécifiques de la plupart des régions du globe sont donc bien couvertes.

Ces derniers temps, les compagnies maritimes ont fait parler d'elles avec des «Demurrage and Detention Charges» (taxes d'immobilisation et surestaries) qui sont souvent excessives de l'avis de nombreux acteurs du marché. Pour sa part également, la FMC nord-américaine (Federal Maritime Commission) a procédé à des vérifications à ce sujet. Le Working Group Sea a par conséquent élaboré un «Best Practices Guide» (guide des meilleures pratiques) sur le thème «Demurrage and Detention» dans le cadre du transport de conteneurs. Cette brochure a été envoyée à toutes les associations nationales dans le monde entier et SPEDLOGSWISS l'a également mise à dispo-

Zu den Sicherheitsvorschriften in den USA (z.B. C-TPAT– Customs-Trade Partnership Against Terrorism) gibt es keine Änderungen. Weitere Sicherheitsvorschriften weltweit wurden in der Arbeitsgruppe diskutiert und SPEDLOGSWISS hat ihre Mitgliedsfirmen via Fachbereich Schifffahrt darüber orientiert.
Das FMC in Washington hat im letzten Jahr neue Vorschriften im Zusammenhang mit dem «Rate filing» erlassen. NVOCCs müssen Raten (NRA – negotiated rate arrangements) nicht mehr hinterlegen («filen»), jedoch gilt es, gewisse Regeln (z.B. Aufbewahrungszeit der Offerten) einzuhalten. Details wurden auch hier von SPEDLOGSWISS an ihre Mitglieder verteilt. Das Zirkular 205/2018 mit weiteren Details kann über das Portal abgefragt werden. Was den FMC Bond betrifft, gibt es keine Änderungen und dieser bleibt auch weiterhin bestehen. Über das «FIATA Group Bond Programme» erhalten Mitgliedsfirmen der SPEDLOGSWISS übrigens zu günstigen Konditionen einen FMC Bond. Das Bond-Programm wird von Avalon Risk Management administriert, SPEDLOGSWISS vermittelt hierzu gerne die notwendigen Kontakte.

Die «Goods and Services Tax» (GST) in Indien beschäftigte die Arbeitsgruppe auch im vergangenen Jahr und wird sie auch weiterhin beschäftigen. Nicht zuletzt dank Interventionen der FIATA und der SPEDLOGSWISS über die Botschaften in der Schweiz und in Indien konnte die ursprüngliche, sachfremde Verrechnung der «Service Tax» für Seefrachten eliminiert werden. Noch ausstehend ist die «Service Tax» auf dem «Profit Share», die ein indischer Spediteur an den ausländischen Partner belastet. Gemäss jetzigen Weisungen muss auf dem Profit Service Tax belastet werden. Hier werden wir weiterhin intervenieren, da wir der Meinung sind, dass dies nicht gesetzeskonform ist.

Aufgrund der neuen Weisungen der IMO (International Maritime Organization) dürfen die Schiffe ab 2020 nur noch Öl mit einem maximalen Sulphurgehalt von 0.5 % fahren. Die Mehrkosten für das Programm IMO 2020 werden einen grossen Einfluss auf die Seefrachten haben und werden wohl schon im Laufe des Jahres 2019 verrechnet werden. Kollege Ralf Brink beleuchtet dieses Thema aus Sicht des Fachbereichs Reedereiagenten im vorliegenden SPEDLOGSWISS-Jahresbericht.

Die Working Group Sea hat sich auch intensiv mit den digitalen Veränderungen im Bereich der Seefracht beschäftigt. Hierbei sei nur das gemeinsame Blockchain-Projekt «TradeLens» der Maersk Line mit IBM oder das eFiata FBL, welches sich zurzeit in der Probephase befindet, erwähnt.
Die FIATA ist über den indischen Vertreter bei der Ausarbeitung der Incoterms 2020 zusammen mit der Internationalen Handelskammer ICC vertreten.

Auch im kommenden Jahr 2019 wird sich die Working Group Sea wieder dreimal zu Arbeitssitzungen treffen: Am 11. und 12. Februar 2019 wird sie in Ho Chi Minh City/Vietnam tagen. Das zweite Meeting wird im Juni 2019 in Prag stattfinden, und die letzte Sitzung wird anlässlich des FIATA-Kongresses in Kapstadt, Südarfrika, am 1. Oktober 2019 abgehalten werden.

sition des membres. Je pense que ce document est un outil pratique pour permettre aux expéditeurs de négocier avec les compagnies maritimes. D'autres «Best Practices» sont en cours de préparation.

Aucune modification n'a été apportée aux consignes de sécurité aux États-Unis (p. ex. C-TPAT – Customs-Trade Partnership Against Terrorism). D'autres consignes de sécurité dans le monde entier ont été discutées au sein du groupe de travail et SPEDLOGSWISS en a informé ses entreprises membres via le domaine spécialisé Navigation.
La FMC à Washington a émis l'année dernière de nouvelles consignes en relation avec le «Rate Filing» (dépôt de tarifs). Les transporteurs maritimes non exploitants de navires (NVOCC) ne sont plus tenus de publier des tarifs (NRA – Negotiated Rate Arrangements), mais certaines règles (p. ex. durée de conservation des offres) doivent être respectées. Des détails ont été ici aussi remis par SPEDLOGSWISS à ses membres. La circulaire n° 205/2018, qui contient des détails complémentaires, peut être consultée en passant par le portail. En ce qui concerne la caution FMC, elle n'a subi aucune modification et est également maintenue. Via le «FIATA Group Bond Programme», les entreprises membres de l'association SPEDLOGSWISS bénéficient par ailleurs d'une caution FMC à des conditions avantageuses. Le programme de cautionnement est administré par Avalon Risk Management et SPEDLOGSWISS fournit volontiers les contacts nécessaires à cet effet.

Le groupe de travail s'est intéressé également l'année passée à la «Goods And Services Tax» (GST) (taxe sur les produits et services, TPS) en Inde et continuera de le faire. Grâce en particulier aux interventions de la FIATA et de SPEDLOGSWISS par les messages en Suisse et en Inde, il a été possible de supprimer la compensation initiale et inadéquate de la «Service Tax» pour les cargaisons maritimes. La «Service Tax» sur la «Profit Share» (part des profits) qui est versée par un expéditeur indien au partenaire étranger est encore en suspens. Conformément aux instructions actuelles, une taxe sur les services doit être débitée sur le profit. Nous continuerons d'intervenir ici car nous sommes d'avis que cette mesure n'est pas conforme à la loi.

Suite aux nouvelles instructions de l'OMI (Organisation maritime internationale), les navires ne seront autorisés à circuler à partir de 2020 qu'avec du carburant dont la teneur en soufre ne dépasse pas 0,5 %. Les surcoûts pour le programme OMI 2020 vont avoir un impact important sur le fret maritime et seront compensés probablement dès l'année 2019. Notre collègue Ralf Brink éclaire ce thème du point de vue du domaine spécialisé Agents maritimes dans le présent rapport annuel de SPEDLOGSWISS.

Le Working Group Sea a également examiné en profondeur les changements numériques dans le domaine du fret maritime. Il suffit de mentionner ici le projet commun de blockchain «TradeLens» de Maersk Line avec IBM ou le eFiata FBL, qui se trouve actuellement en phase d'essai.

Sollten sich Fragen oder Anregungen im Zusammenhang mit internationalen Vorgaben im Seefrachtbereich ergeben, können unsere Mitgliedsfirmen diese gerne bei unserer SPEDLOGSWISS-Geschäftsstelle platzieren. Diese wird Ihre Fragen und Anregungen an die FIATA Working Group weiterleiten, damit diese dort vertieft bearbeitet werden können. Fragen im Zusammenhang mit Preisen und Kosten werden aus wettbewerbsrechtlichen Gründen nach wie vor und auch künftig strikte nicht behandelt werden, weder von SPEDLOGSWISS noch von der FIATA.

Ich danke Ihnen für Ihr Vertrauen, die Schweizer Seefracht-Speditionsbranche in unserem Weltverband auch weiterhin vertreten zu dürfen und freue mich auf die kommenden Herausforderungen.

La FIATA est représentée par le représentant indien dans l'élaboration des Incoterms 2020 conjointement avec la Chambre de commerce internationale ICC.

Au cours de l'année 2019 également, le Working Group Sea se réunira de nouveau à trois reprises pour des séances de travail: les 11 et 12 février 2019, il tiendra une conférence à Ho Chi Minh au Vietnam. La deuxième réunion aura lieu en juin 2019 à Prague et la dernière se déroulera le 1er octobre 2019 au Cap en Afrique du Sud à l'occasion du congrès de la FIATA.

Si nos entreprises membres ont des questions ou des suggestions relatives aux prescriptions internationales dans le domaine du fret maritime, elles peuvent volontiers les remettre au bureau de SPEDLOGSWISS. Celui-ci se chargera de les transmettre au groupe de travail de la FIATA qui pourra les traiter en profondeur en son sein. Pour des raisons liées au droit de la concurrence, les questions de prix et de coûts ne sont pas traitées de manière rigoureuse, et ne le seront pas à l'avenir, que ce soit par SPEDLOGSWISS ou par la FIATA.

Je vous remercie de la confiance que vous nous témoignez dans notre rôle de représentant de la branche de l'expédition Fret maritime suisse dans notre association internationale et je me réjouis d'affronter les défis à venir.

Marco Gredig
Vorsitzender Fachbereich Warehouse & Solutions
und Mitglied des Vorstands SPEDLOGSWISS
Président du domaine spécialisé Warehouse & Solutions
et membre du comité SPEDLOGSWISS

Fachbereich Warehouse & Solutions

Autor: Marco Gredig

Mitglieder: Marco Gredig (Cargologic AG), Christoph Adam (Ultra Brag AG), Vinko Castrogiovanni (Kühne & Nagel AG), Adrian Dietrich (DHL Logistics (Schweiz) AG) neu, Gilbert Epars (Ports Francs et Entrepôts de Genève SA; ausgetreten), Niklaus Keller (Zürcher Freilager AG), Jean-Claude Maissen (Zürcher Freilager AG), Christoph Mayer (Fiege Logistik (Schweiz) AG), Giorgio Mischler (Punto Franco Chiasso; pensioniert und ausgetreten), Tom Odermatt (SPEDLOGSWISS), Mario Santinelli (Punto Franco Chiasso; neu), Mirco Schären (Schenker Schweiz AG), Timo P. Skötsch (DHL Logistics (Schweiz) AG; ausgetreten), Michael Trommer (Gebrüder Weiss AG), Hans-Rudolf Werner (Rhenus Logistics AG), Stefan Zangger (Belglobe LCC, neu).

Unser Fachbereich hatte einen guten Start ins Jahr 2018 und hat sich entsprechend konstituiert. Diverse Themen konnten wir im Berichtsjahr aufnehmen. Als Highlight darf sicher die Umfrage erwähnt werden, welche wir an über 340 Mitglieder versendet haben. Die Umfrage wollte in Erfahrung bringen, welche Themen unsere Mitglieder in dem Bereich Warehousing and Solutions zurzeit beschäftigen und mit welchen sich der Fachbereich vertieft auseinandersetzten sollte. Auch wenn die Rücklaufquoten nicht wie erwartet waren (und dies auch nach mehrmaligem Nachfassen leider nicht substanziell verbessert werden konnte), konnten aus den Antworten doch einige für uns relevante Erkenntnisse abgeleitet werden. Die Umfrage wurde dreisprachig erstellt. Insgesamt stellten wir 14 Hauptfragen, welche, je nach Antwort, mit 10 weiteren Vertiefungsfragen beantwortet werden konnten.

Hier einige Aussagen zu den Antworten:
45 % der Befragten sind an der klassischen Lagerlogistik interessiert. Flächenbewirtschaftung, Trends und digitale Themen sind klar am meisten genannt. E-Commerce und sein Einfluss

Rapport du domaine spécialisé Warehouse & Solutions

Auteur: Marco Gredig

Membres: Marco Gredig (Cargologic AG), Christoph Adam (Ultra Brag AG), Vinko Castrogiovanni (Kühne & Nagel AG), Adrian Dietrich (DHL Logistics (Schweiz) AG) nouveau membre, Gilbert Epars (Ports Francs et Entrepôts de Genève SA) membre sortant, Niklaus Keller (Zürcher Freilager AG), Jean-Claude Maissen (Zürcher Freilager AG), Christoph Mayer (Fiege Logistik (Schweiz) AG), Giorgio Mischler (Punto Franco Chiasso) parti en retraite et membre sortant, Tom Odermatt (SPEDLOGSWISS), Mario Santinelli (Punto Franco Chiasso) nouveau membre, Mirco Schären (Schenker Schweiz AG), Timo P. Skötsch (DHL Logistics (Schweiz) AG) membre sortant, Michael Trommer (Gebrüder Weiss AG), Hans-Rudolf Werner (Rhenus Logistics AG), Stefan Zangger (Belglobe LCC) nouveau membre.

Notre domaine spécialisé a bien démarré l'année 2018 et s'est constitué en conséquence. Nous avons pu aborder divers thèmes durant l'année sous revue et le point fort a certainement été l'enquête que nous avons envoyée à plus de 340 membres. L'objectif de cette enquête était de connaître les thèmes auxquels nos membres s'intéressent actuellement dans le domaine Warehousing & Solutions ainsi que les thèmes sur lesquels le domaine spécialisé devrait se pencher plus particulièrement. Même si les taux de réponse n'ont pas été ceux que nous avions espérés (et aucune amélioration substantielle n'a été malheureusement possible malgré plusieurs relances), ils ont permis toutefois de déduire à partir des réponses un certain nombre de résultats intéressants pour nous. L'enquête a été réalisée dans trois langues. Au total, nous avons posé 14 questions principales auxquelles, suivant la réponse, il a été possible de répondre avec 10 autres questions approfondies.

auf den Logistikstandort Schweiz in der Zukunft wurde stark nachgefragt. Hingegen wurden die «neuen Technologien» wie Drohnen, 3D Printing, RFID etc. kaum beachtet und entsprechend nicht nachgefragt. Hier hätten wir dann zwei Seiten der Medaille, welche aussagen könnten: Entweder sind unsere Mitglieder in diesen Bereichen bereits sehr weit fortgeschritten und haben eine klare Strategie zur weiteren Entwicklung, oder sie erachten diese Technologien nicht als bedrängende Herausforderungen der Zukunft, welche die Geschäftsbasis der einzelnen Unternehmen beeinflussen könnten.

Zu rechtlichen Aspekten und Inhalten wie z.B. Haftung / Vorgaben / Regulatoren im Zusammenhang mit unserem Fachbereich besteht offenbar ein grosses Interesse und auch Nachholbedarf. Die Mehrheit ist an zukünftigen Zollbestimmungen interessiert. «DaziT» sowie «OZL/Zolllager» sind die Stichworte unter der Rubrik «Zoll». Diese Zollthemen werden auch spezifisch mit der SPEDLOGSWISS-Kommission Zoll zur weiteren Bearbeitung aufgenommen.

Der Fachbereich Warehouse & Solutions veranstaltete Ende August 2018 einen Workshop, um die Erkenntnisse der Antworten nochmals vertieft zu besprechen und die vorhandenen Bedürfnisse abzuleiten. Erstes Resultat daraus ist, dass wir uns im März 2019 mit der Kommission Recht und Versicherung der SPEDLOGSWISS zusammensetzen werden, um gemeinsam die Muster-Logistikverträge zu überarbeiten. Auch wollen wir uns im Jahr 2019 vertieft mit dem Logistikleitfaden für unsere Lernenden auseinandersetzen und Änderungen/Anpassungen einbringen, wo diese nötig sind.

Personalmässig mussten wir leider diverse Austritte hinnehmen, welche aber alle auf berufliche Veränderungen zurückzuführen sind. Die Vakanzen konnten bereits alle wieder mit sehr kompetenten Kollegen besetzt werden. Die zu bearbeitenden Themenfelder konnten damit entsprechend wieder auf neue Fachleute aufgeteilt werden. Ich möchte es hier nicht unterlassen, allen ausgeschiedenen Kollegen für den tollen Einsatz, welchen sie für diesen Fachbereich geleistet haben, zu danken. Es war grossartig, mit Euch zusammen zu arbeiten! Dasselbe gilt auch für die bestehenden und neuen Kollegen. Es ist einfach eindrücklich, mit welchem Elan die Themen bearbeitet werden. Auch wenn unsere für 2018 geplante Weiterbildungsreise leider ins Wasser gefallen ist, ist die Motivation nach wie vor sehr hoch und ich freue mich darauf, 2019 mit meinen Kollegen diesen Fachbereich weiterentwickeln und an diesen wesentlichen Themen arbeiten zu können.

Vous trouverez ci-après plusieurs déclarations concernant les réponses:
45 % des personnes interrogées s'intéressent à la logistique de stockage classique. La gestion foncière, les tendances et les thèmes liés à la numérisation sont naturellement les plus fréquemment mentionnés. Le commerce électronique et son influence future sur la Suisse en tant que centre logistique ont fait l'objet de nombreuses demandes. En revanche, les «nouvelles technologies» comme les drones, l'impression tridimensionnelle, la technologie RFID, etc. suscitent peu d'intérêt et n'ont guère fait l'objet de demandes. Nous aurions donc ici les deux côtés d'une médaille avec deux interprétations possibles: soit nos membres sont déjà très en avance dans ces domaines et ont une stratégie claire concernant l'évolution dans l'avenir, soit ils considèrent que ces technologies ne sont pas des enjeux futurs urgents qui pourraient avoir une influence sur la base commerciale de chaque entreprise.

Concernant les aspects et contenus juridiques comme la responsabilité, les prescriptions et les régulateurs en relation avec notre domaine spécialisé, il existe manifestement un grand intérêt tout comme un retard considérable. La majorité s'intéresse aux règlements douaniers futurs. «DaziT» ainsi que «EDO/entrepôt douanier» sont les mots-clés à la rubrique «Douane». Ces questions douanières sont également reprises de manière spécifique avec la commission Douane de SPEDLOGSWISS afin d'être traitées ultérieurement.

Le domaine spécialisé Warehouse & Solutions a organisé fin août 2018 un atelier dans le but de discuter davantage en profondeur les résultats des réponses et d'en déduire les besoins actuels. La première conséquence est que nous allons nous réunir en mars 2019 avec la commission Droit et assurance de SPEDLOGSWISS afin d'élaborer ensemble des contrats types de logistique. En 2019, nous voulons également nous pencher en profondeur sur le guide de logistique pour nos apprenants et procéder à des modifications/ajustements là où c'est nécessaire.

Sur le plan des ressources humaines, nous avons malheureusement dû faire face à divers départs, mais tous sont le résultat de changements d'ordre professionnel. Les places vacantes ont déjà été pourvues avec, encore une fois, des collègues très compétents. Les champs thématiques à traiter ont pu ainsi être répartis entre les nouveaux experts. Je ne voudrais pas négliger ici de remercier tous les collègues qui nous ont quittés pour le formidable engagement dont ils ont fait preuve pour ce domaine spécialisé. Travailler avec vous a été une expérience extraordinaire! Il en va de même pour les anciens collègues et ceux qui viennent de nous rejoindre. L'élan avec lequel les thèmes sont traités est tout simplement impressionnant. Même si notre voyage de formation continue prévu pour 2018 est malheureusement tombé à l'eau, cette annulation n'a en rien entamé notre forte motivation et je me réjouis de pouvoir en 2019 continuer à développer ce domaine spécialisé avec mes collègues et à travailler à ces thèmes essentiels.

Und ja, Sie haben richtig gelesen, ich schreibe konstant von «Kollegen». Die «Ladies in Logistics» fehlen in diesem Fachbereich gänzlich. Ich wünschte mir sehr, die Frauenquote in unserem Fachbereich bald erhöhen zu können.

Et oui, vous avez bien lu, je parle toujours de «collègues» au masculin. Les «Ladies in Logistics» brillent en effet par leur absence dans ce domaine spécialisé et je souhaite ardemment pouvoir augmenter bientôt le quota de femmes dans ce secteur.

Christian Zesiger
Vorsitzender Kommission Betriebswirtschaft
Président de la commission Économie d'entreprise

Kommission Betriebswirtschaft

Autor: Christian Zesiger

Mitglieder: Florian Brecher (BKM Customs & Consulting GmbH), Andreas Ott (Kühne + Nagel AG), Thomas Baumann (Müller-Gysin AG), Thomas Schwarzenbach (SPEDLOGSWISS), Patric Käser (UBS AG), Christian Zesiger (Experts for Experts (Schweiz) AG.

Das Geschäftsjahr 2018 hat ähnlich wie 2017 für unsere Branche eine leichte Erholung gebracht, obwohl sich das Verhältnis Euro zu Schweizer Franken wieder etwas zum Negativen gewandelt hat. Das Wirtschaftswachstum, die Weltpolitik und die Stimulierungsmassnahmen der Zentralbanken – alle befinden sich an einem Wendepunkt. Infolgedessen ist die Volatilität gestiegen. Man sollte sich darauf einstellen, dass dieser Trend 2019 anhalten wird. So erwartet z.B. die UBS, dass das Wachstum der Weltwirtschaft nach 3.8 % im Jahr 2018 auf 3.6 % im Jahr 2019 nachlassen wird. Im UBS-Ausblick wird davon ausgegangen, dass das US-Wachstum durch die geringeren fiskalpolitischen Impulse und die höheren Zinssätze gedämpft wird. In der Eurozone wird die solide Binnennachfrage nicht ausreichen, um das geringere Exportwachstum auszugleichen.

Auf China dürften zwei Faktoren Druck ausüben: die US-Zölle und die Neuausrichtung der Wirtschaft. Der Rückgang des globalen Wachstums bedeutet weniger positive Impulse für die globalen Märkte, was das Ende des Konjunkturzyklus im Laufe des Jahres 2019 vorwegnehmen könnte.

In Indien, Südafrika, Griechenland, Kanada und Argentinien stehen unterdessen wichtige Wahlen an. Europa wird zudem ein neues EU-Parlament wählen und in den USA wird der Präsidentschaftswahlkampf beginnen, während Instabilität in Italien, Deutschland und Grossbritannien zu Neuwahlen führen könnte. Durch die gespaltene Wählerschaft ist der Ausgang dieser Wahlen noch ungewisser als gewöhnlich.

Commission Économie d'entreprise

Auteur: Christian Zesiger

Membres: Florian Brecher (BKM Customs & Consulting GmbH), Andreas Ott (Kühne + Nagel AG), Thomas Baumann (Müller-Gysin AG), Thomas Schwarzenbach (SPEDLOGSWISS), Patric Käser (UBS AG), Christian Zesiger (Experts for Experts (Schweiz) AG.

Comme en 2017, l'exercice 2018 a débuté avec l'amorce d'une reprise dans notre branche, bien que le rapport entre l'euro et le franc suisse ait à nouveau légèrement viré au négatif. La croissance économique, la politique mondiale et les mesures de relance des banques centrales – elles se trouvent toutes à un tournant important, en raison de quoi la volatilité a augmenté. On devrait s'attendre à ce que cette tendance se maintienne en 2019. L'UBS p. ex. escompte un recul de la croissance de l'économie mondiale, passant de 3,8 % en 2018 à 3,6 % en 2019. L'UBS considère que la croissance nord-américaine est freinée par les mesures de relance timides de la politique fiscale et les taux d'intérêt très élevés. Dans la zone euro, la demande intérieure solide ne suffira pas pour compenser la faiblesse de la croissance des exportations.

Deux facteurs devraient exercer une pression sur la Chine: les droits de douane nord-américains et la réorientation de l'économie. La baisse de la croissance mondiale signifie moins d'impulsions positives pour les marchés mondiaux, ce qui pourrait anticiper la fin du cycle économique au cours de l'année 2019.

Par ailleurs, des élections importantes vont avoir lieu en Inde, Afrique du Sud, Grèce, Argentine et au Canada. L'Europe va également élire un nouveau Parlement européen et aux États-Unis, la campagne présidentielle va commencer, tandis que l'instabilité en Italie, Allemagne et Grande-Bretagne pourrait aboutir à de nouvelles élections. En raison de la division de

Der permanente Anpassungsprozess der Exportwirtschaft führt zu immer weniger Volumen für die exportierende Verladerschaft, unsere Branche ist auf Volumen und Kilos (als Beispiel Maschinenindustrie) und weniger auf Werte (als Beispiel Uhren und Pharma) angewiesen, um die Wertschöpfung generieren zu können, die letztendlich Ausbildungs- und Arbeitsplätze sichert.

Das von unserer Kommission entwickelte Tool «Check Kosten/Risiko» («Parkscheibe»), welches in vereinfachter Form die allseits bekannten und doch immer wieder von neuem auftretenden betriebswirtschaftlichen Problemfelder behandelt, ist fertiggestellt und wurde an die Mitgliedsfirmen und befreundete Verbände verschickt. Die Resonanz war sehr positiv, das Tool wurde von unseren Mitgliedsfirmen beispielsweise auch bei firmeninternen Schulungen im Bereich Betriebswirtschaft eingesetzt und fleissig auf der Geschäftsstelle nachbestellt. Ich danke hier ganz besonders den Sponsoren und der Geschäftsstelle, ohne deren aktive Mitwirkung solch ein Projekt nicht zu realisieren ist. Nützen Sie das Tool, wir alle denken, dass es von Nutzen sein kann.

Der Brexit hat uns im Berichtsjahr beschäftigt, und er wird uns auch künftig beschäftigen. Die Auswirkungen sind allerdings erst am Horizont zu erahnen. Da auf Grossbritannien nur 2 % des globalen Bruttoinlandprodukts (BIP) entfallen (verglichen mit den rund 40 % für die USA und China zusammen), dürfte sich der Brexit aber kaum so stark auf die globalen Märkte auswirken wie der Handel zwischen den USA und China oder die Fed-Politik. Allerdings wird an den Finanzmärkten auch nicht mit einem «ungeordneten Brexit» gerechnet.

Für das Engagement und die tatkräftige Mitarbeit in der Kommission Betriebswirtschaft und auf der Geschäftsstelle danke ich allen Kollegen bestens.

l'électorat, l'issue de ces élections est encore plus incertaine que d'habitude.

Le processus permanent de rajustement de l'économie d'exportation aboutit à de moins en moins de volume pour les chargeurs exportateurs; notre branche est plus tributaire du volume et des kilos (p. ex. l'industrie des machines) que des valeurs (comme l'horlogerie et l'industrie pharmaceutique) pour pouvoir générer une création de valeur qui garantit au bout du compte des places d'apprentissage et des emplois.

L'outil «Contrôle des coûts/risque» («disque de stationnement») mis au point par notre commission, qui traite sous une forme simplifiée les problématiques d'économie d'entreprise connues de tous et ne cessant pourtant de se produire, est achevé et a été envoyé aux entreprises membres et associations amies. L'outil a été très bien accueilli. Il a également été utilisé par nos entreprises membres dans le cadre de formations internes dans le domaine de l'économie d'entreprise par exemple et a été ensuite commandé en grand nombre au bureau. Je remercie ici tout particulièrement les sponsors et le bureau sans le concours actif desquels un tel projet est impossible à réaliser. Utilisez l'outil, nous sommes tous d'avis qu'il peut être utile.

Le Brexit nous a préoccupés au cours de l'année sous revue et nous préoccupera à l'avenir également. Les répercussions ne se laissent toutefois deviner qu'à l'horizon. Étant donné que la Grande-Bretagne participe pour 2 % seulement au produit intérieur brut mondial (PIB) (par rapport à environ 40 % pour les États-Unis et la Chine ensemble), le Brexit ne devrait toutefois pas avoir un impact aussi important sur les marchés mondiaux que le commerce entre les États-Unis et la Chine ou la politique de la Fed. Néanmoins, les marchés financiers ne s'attendent pas non plus à un «Brexit désordonné».

Je remercie tous les collègues pour leur engagement et leur active collaboration au sein de la commission Économie d'entreprise et au bureau.

Links/à gauche: Thomas Suter
Leiter Bildung
Responsable de la Formation

Rechts/(à droite: Jürg Meier
Vorsitzender Kommission Bildungw
président de la commission Formation

Kommission Bildung

Autoren: Jürg Meier, Thomas Suter

Mitglieder: Conny Affolter (bis August 2018), Delicia Cobaleda, Silvia Degen, Fabienne Gantenbein, Sarah Gredig, Andrea Jauslin, Dominique Marbach, Julia Mathis-von Planta, Andrea Mecklenburg, Regina Meier-Kammermann, Thomas Suter, Ivan Torres.

Die Kommission Bildung hat sich in diesem Berichtsjahr schwerpunktmässig mit folgenden Themen beschäftigt:

Kaufmännische Grundbildung

Auch in diesem Jahr bildete die Ausbildung des Branchennachwuchses das Fundament der Arbeit der Kommission Bildung. Im Juli 2018 haben 139 Lernende ihre Lehre zum/zur Kaufmann/-frau Internationale Speditionslogistik erfolgreich abgeschlossen und das eidgenössische Fähigkeitszeugnis EFZ erhalten. Erfreulicherweise haben nur 5 Lernende den Branchenteil nicht bestanden, was eine sehr tiefe Misserfolgsquote von 3.5 % bedeutet. Zudem konnten wir 11 Lernende des Branchenabschlusses für Mittelschulabsolventen (BAM) sowie 17 Büroassistenten zu ihren erfolgreichen Abschlüssen gratulieren.

Mit Stolz dürfen wir in den 5 Ausbildungsregionen folgende Lernende hervorheben, welche ihren Abschluss im Rang geschafft haben:

Roy Aeschbach	DHL Logistics AG
Miriam Cea	Rhenus Logistics AG
Melissa Fehlmann	Bertschi AG
Alessia Liguori	Kühne + Nagel AG
Stefanie Sigg	Rhenus Logistics AG
Jessica Tschudin	Kühne + Nagel AG
Sarah Woodtli	Bertschi AG

Commission Formation

Auteurs: Jürg Meier, Thomas Suter

Membres: Conny Affolter (jusqu'à août 2018), Delicia Cobaleda, Silvia Degen, Fabienne Gantenbein, Sarah Gredig, Andrea Jauslin, Dominique Marbach, Julia Mathis-von Planta, Andrea Mecklenburg, Regina Meier-Kammermann, Thomas Suter, Ivan Torres.

La commission Formation s'est principalement consacrée aux thèmes suivants au cours de l'année sous revue:

Formation commerciale de base

La formation de la relève pour la branche a constitué les fondations du travail de la commission Formation cette année également. En juillet 2018, 139 apprenants ont terminé avec succès leur apprentissage d'employé-e de commerce des transports et de la logistique internationale et reçu le certificat fédéral de capacité CFC. Il est réjouissant de constater que seuls 5 apprenants ont échoué aux examens de la branche, ce qui signifie un taux d'échec très faible de 3,5 %. Par ailleurs, nous avons pu féliciter 11 apprenants du BAM (Branchenabschluss für Mittelschulabsolventen ou diplôme de la branche pour les élèves du degré secondaire supérieur) ainsi que 17 assistant-e-s de bureau pour l'obtention de leurs diplômes.

Nous sommes fiers de mettre en avant dans les 5 régions de formation les apprenants ci-après qui ont obtenu leur diplôme avec la meilleure note:

Roy Aeschbach	DHL Logistics AG
Miriam Cea	Rhenus Logistics AG
Melissa Fehlmann	Bertschi AG
Alessia Liguori	Kühne + Nagel AG
Stefanie Sigg	Rhenus Logistics AG
Jessica Tschudin	Kühne + Nagel AG
Sarah Woodtli	Bertschi AG

Eine wichtige Plattform, um sich als attraktive Ausbildungsbranche auf dem Lehrstellenmarkt zu zeigen, bilden die alljährlichen Berufs- und Weiterbildungsmessen in der Schweiz. SPEDLOGSWISS war in diesem Jahr mit den Regionalverbänden an den Messen von Basel, Schaffhausen und Zürich präsent und konnte somit im direkten Kontakt die Jugendlichen und deren Erziehungsberechtigte für unseren Beruf begeistern. Eine solche Teilnahme lohnt sich trotz finanziellen und personellen Aufwands auf jeden Fall. Die Ausbildungsbetriebe rekrutieren alljährlich Branchennachwuchs aus solchen Kontakten der verschiedenen Berufsmessen.

Weiterbildung

In der Bildungslandschaft von SPEDLOGSWISS findet sich eine Vielzahl von Weiterbildungsmöglichkeiten. Angefangen von fachspezifischen Tagesseminaren über Quereinsteigerkursen bis zu Lehrgängen mit eidgenössischen Abschlüssen steht eine grosse Palette an Entwicklungsmöglichkeiten für die Mitarbeitenden unserer Mitgliedsfirmen zur Verfügung.

Hier eine Übersicht der Kurse, welche im Jahr 2018 durchgeführt wurden:

- Quereinsteigerkurs Spedition in Basel
- Quereinsteigerkurs Zoll 1 + 2 in Basel und Bülach
- Kurs Schadenspezialist/in Transport und Logistik (NEU) in Olten
- Diverse Know-how-Seminare zu Themen wie EU-Verzollungen, Zollrisiken und Recht in allen 3 Sprachregionen
- Eidgenössischer Lehrgang zum/zur Zolldeklarant/in in Basel, Genf und Bellinzona
- Eidgenössischer Lehrgang zum/zur Fachmann/frau Internationale Spedition und Logistik in Basel und Morges (NEU)
- Eidgenössischer Lehrgang zum/zur Leiter/in Internationale Spedition und Logistik in Basel

Projekt Kaufleute 2022

Gemäss Berufsbildungsgesetz müssen die Grundlagendokumente und die Umsetzungsinstrumente einer beruflichen Grundbildung alle fünf Jahre auf ihre wirtschaftliche, technologische, ökologische und didaktische Aktualität hin überprüft und angepasst werden. Bei der kaufmännischen Grundbildung erfolgte die letzte Revision 2012, punktuelle Anpassungen bei den Instrumenten wurden 2017 vorgenommen. Doch die Digitalisierung, die Flexibilisierung des Arbeitsmarkts sowie die anhaltende Entwicklung hin zur Dienstleistungsgesellschaft verändern die Arbeitswelt rasant. Deshalb hat die SKKAB (Schweizerische Konferenz der kaufmännischen Ausbildungs- und Prüfungsbranchen) – als Trägerin des Berufs Kauffrau/Kaufmann EFZ und als Vertreterin aller 21 kaufmännischen Ausbildungs- und Prüfungsbranchen (SPEDLOGSWISS ist eine davon) – Anfang 2018 das Projekt «Kaufleute 2022» lanciert.

Ziel des Projekts ist es, die meistgewählte Lehre der Schweiz fit für die Herausforderungen der Zukunft zu machen. Im Zentrum steht dabei die Frage, wie sich das kaufmännische Berufsfeld verändern wird und welche Auswirkungen dieser Wandel auf die Ausbildung der Lernenden hat.

In einer ersten Phase wollte die SKKAB herausfinden, über welche branchenübergreifenden Kompetenzen Kaufleute in Zukunft verfügen müssen: Kompetenzen, die aufgrund des technologischen Wandels für eine kaufmännische Tätigkeit unerlässlich sein werden. Dazu führte sie eine umfassende Berufsfeldanalyse durch. Die künftigen Anforderungen der Arbeitswelt wurden von der betrieblichen Praxis sowie von wissenschaftlichen Studien abgeleitet und durch branchenspezifische Kompetenzen ergänzt.

SPEDLOGSWISS setzte für diese Arbeit im Sommer 2018 eine Arbeitsgruppe mit Vertreter aus allen Ausbildungsregionen, aus Ausbildungsbetrieben verschiedener Grösse und mit unterschiedlicher Berufserfahrung ein. In mehreren Workshops erarbeitete die Arbeitsgruppe die branchenspezifischen Arbeitssituationen, welche uns von den anderen Branchen unterscheiden.
Somit entstand ein zukunftsorientiertes Profil aus branchenübergreifenden (grundlegenden) und branchenspezifischen Kompetenzen, welches nun als nächster Schritt vom Bund abgesegnet werden muss.

Diese Arbeit und die Erstellung der ersten Umsetzungsinstrumente werden uns auch im Jahr 2019 weiter beschäftigen.

Für die geleistete, wertvolle Mitarbeit aller Bildungsverantwortlichen und der Spezialisten auf der Geschäftsstelle im Berichtsjahr danken wir recht herzlich. Gut aus- und weitergebildetes Personal ist für unsere Branche enorm wichtig. Wir freuen uns, auch im Jahr 2019 ein attraktives Bildungsangebot zusammenstellen und die Zukunft unseres Berufsfeldes als Branchenverband weiter aktiv gestalten zu können.

Les salons professionnels et de formation continue annuels en Suisse constituent une plateforme importante pour être présent sur le marché des places d'apprentissage en tant que branche de formation attrayante. Cette année, SPEDLOGSWISS a participé avec les associations régionales aux salons de Bâle, Schaffhouse et Zurich et a ainsi pu entrer en contact direct avec de jeunes personnes et leurs représentants légaux et éveiller leur enthousiasme pour notre profession. Dans tous les cas, une participation à un salon est une opération rentable en dépit de l'effort que cela représente tant sur le plan financier que sur celui du personnel. Les entreprises de formation recrutent chaque année des jeunes pour la relève dans la branche à partir des contacts qu'elles nouent à l'occasion des divers salons professionnels.

Formation continue

Le paysage de formation de SPEDLOGSWISS propose une multiplicité d'options dans le domaine de la formation continue. Qu'il s'agisse de séminaires techniques d'une journée, de cours pour les personnes en reconversion professionnelle ou encore de cursus avec des diplômes fédéraux, les collaborateurs de nos entreprises membres ont à leur disposition un grand éventail de possibilités d'évolution professionnelle.

La liste ci-après donne un aperçu des cours qui ont été organisés en 2018:

- Cours Expédition pour les personnes en reconversion professionnelle à Bâle
- Cours Douane 1 + 2 pour les personnes en reconversion professionnelle à Bâle et Bülach
- Cours Spécialiste des sinistres en transport et logistique (NOUVEAU) à Olten
- Divers séminaires de savoirs pratiques sur des thèmes comme les dédouanements UE, les risques douaniers et le droit dans l'ensemble des 3 régions linguistiques
- Cours de déclarant-e en douane avec brevet fédéral à Bâle, Genève et Bellinzona
- Cours de spécialiste en expédition et logistique internationales avec brevet fédéral à Bâle et Morges (NOUVEAU)
- Cours de chef-fe d'expédition et de logistique internationales avec brevet fédéral à Bâle

Projet «Employés de commerce 2022»

Selon la loi sur la formation professionnelle, les documents de base et les instruments de mise en œuvre d'une formation professionnelle initiale doivent être contrôlés tous les cinq ans sur le plan de leur actualité économique, technologique, écologique et didactique, et adaptés là où cela est nécessaire. Concernant la formation commerciale de base, la dernière révision a eu lieu en 2012 et des rajustements ponctuels ont été pratiqués sur les instruments en 2017. Mais la numérisation, la flexibilisation du marché du travail ainsi que l'évolution continue vers une société de services modifient le monde du travail à une allure fulgurante. C'est la raison pour laquelle la CSBFC (Conférence suisse des branches de formation et d'examens commerciales) – en qualité d'organisatrice responsable de la profession d'employé-e de commerce CFC et de représentante de l'ensemble des 21 branches de formation et d'examens commerciales (dont SPEDLOGSWISS fait partie) – a lancé début 2018 le projet «Employés de commerce 2022».

L'objectif du projet est d'aménager l'apprentissage le plus populaire de Suisse de manière à ce qu'il puisse faire face aux défis de l'avenir. La manière dont le champ professionnel commercial va évoluer et les répercussions de ce changement sur la formation des apprenants sont ici au centre des préoccupations.

Dans une première phase, la CSBFC voulait déterminer les compétences transsectorielles dont les employés de commerce devront être armés à l'avenir: des compétences qui, en raison du changement technologique, seront indispensables pour exercer une activité commerciale. Elle a donc réalisé une analyse approfondie du champ professionnel dans ce but. Les exigences futures du monde du travail ont été déduites de la pratique en entreprise ainsi que d'études scientifiques puis complétées par des compétences spécifiques à la branche.

SPEDLOGSWISS a fait appel pour cette analyse durant l'été 2018 à un groupe de travail regroupant des représentant-e-s de toutes les régions de formation tout comme des entreprises de formation de tailles diverses et avec un expérience professionnelle différente. Dans plusieurs ateliers, les groupes de travail ont examiné les situations professionnelles spécifiques à la branche qui nous distinguent des autres branches.
On a ainsi abouti à l'élaboration d'un profil tourné vers l'avenir à partir de compétences transsectorielles (fondamentales) et spécifiques à la branche que la Confédération devra approuver au cours de l'étape suivante.

Ce travail et la mise au point des premiers instruments de mise en œuvre continueront de nous préoccuper en 2019 également.

Nous remercions vivement tous les responsables de la formation et les spécialistes du bureau pour leur précieuse collaboration au cours de l'année sous revue. Un personnel avant reçu de bonnes formations initiales et continues est extrêmement important pour notre branche. Nous nous réjouissons de compiler, en 2019 également, une offre de formations attrayante et de pouvoir continuer à organiser activement l'avenir de notre champ professionnel en tant qu'association de la branche.

Philippe Itty
Vorsitzender Kommission Informatik
Président de la commission Informatique

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), Michael Ritler (MAT Transport AG), Tullio Rocca (Lamprecht Transport AG). Philippe Itty (Schneider & Cie. AG).

Cyber-Malware: die richtigen Reflexe

Laut einer aktuellen Umfrage für Kaspersky und Euler Hermes haben 21 % der befragten KMU im vergangenen Jahr einen IT-Angriff erlitten. Ein Angriff, der für 14 % von ihnen zu Kosten von mehr als 50'000 Euro führte. Das Risiko ist daher sehr hoch und die Manager sind sich dessen bewusst. So befürchten laut derselben Umfrage 63 %, Opfer eines Angriffes zu werden, welcher zur Offenlegung vertraulicher Informationen führen würde, 38 %, dass sich dies negativ auf ihren Ruf auswirkt, und 30 %, einen Betriebs-/ bzw. Umsatzverlust. Konkret misstrauen sie betrügerischen E-Mails (52 %), Data Hacking (51 %), Malware (41 %) oder Online-Betrug (24 %).

Diese Umfrage zeigt uns auch, dass 77 % der befragten Unternehmen kein Sicherheitsaudit im Jahr 2018 durchgeführt haben, und vor allem, dass jedes zweite KMU weder die Zeit noch die Mittel hatte, seine Mitarbeitenden in Fragen der Cybersicherheit auszubilden. Dieser Aspekt ist jedoch von grundlegender Bedeutung, damit jeder die entsprechenden Regeln anwendet und die richtigen Reflexe hat, um das Angriffsrisiko und dessen Folgen einzugrenzen. In diesem Sinne bieten diverse Websites praktische bewährte Verfahrensweisen. Einige davon beschreiben die wichtigsten Angriffe und das Verhalten im Falle eines Vorfalls (Phishing, Betrugsfälle im Bereich des gefälschten technischen Supports, Ransomware, Denial of Service, Verunstaltung von Websites). Andere heben bewährte Verfahren hervor, die befolgt werden müssen, um die Risiken zu begrenzen (Verschlüsselung von Dateien, Trennung von Be-

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), Michael Ritler (MAT Transport AG), Tullio Rocca (Lamprecht Transport AG). Philippe Itty (Schneider & Cie. AG).

«Cyber malware»: les bons réflexes

D'après une actuelle enquête réalisée pour Kaspersky et Euler Hermes, 21 % des petites et moyennes entreprises (PME) interrogées ont subi une attaque informatique l'année passée. Une attaque qui a généré des frais supérieurs à 50 000 euros pour 14 % d'entre elles. Le risque est par conséquent très élevé et les dirigeants en sont parfaitement conscients. Toujours selon cette enquête, 63 % des PME craignent d'être victimes d'une attaque qui aboutirait à la divulgation d'informations confidentielles; 38 % ont peur que cela ait une influence négative sur leur réputation et 30 % appréhendent de subir des pertes au niveau de l'exploitation/des ventes. Concrètement, elles se méfient des mails frauduleux (52 %), du piratage de données (51 %), des logiciels malveillants (41 %) ou des escroqueries en ligne (24 %).

Cette enquête nous montre également que 77 % des entreprises interrogées n'ont réalisé aucun audit de sécurité en 2018 et surtout qu'une PME sur deux n'a eu ni le temps ni les moyens de former ses collaborateurs dans le domaine de la cybersécurité. Cet aspect a toutefois une importance fondamentale afin que tout le monde applique les règles appropriées et ait les bons réflexes pour limiter le risque d'attaque et ses conséquences. C'est dans cet esprit que divers sites Internet proposent des procédures pratiques qui ont fait leurs preuves. Certaines d'entre elles décrivent les attaques les plus importantes et le comportement à adopter en cas d'incident (phishing ou hameçonnage, escroqueries au faux soutien tech-

rufs- und Privatnutzung, Passwortverwaltung, Schutz mobiler Geräte).

Cyber-Malware: Symptome/Merkmale

- Vermeidung von Phishing-Angriffen: bösartige Nachrichten oder Anrufe, die darauf abzielen, Sie zu betrügen.
- Umgang mit Betrug und gefälschtem technischen Support: Ihr Computer scheint blockiert zu sein und Sie werden gebeten, dringend eine technische Support-Nummer zurückzurufen.
- Passwörter richtig verwalten: Ihre Passwörter sind der Schlüssel zu Ihrem digitalen Leben.
- Schützen Sie Ihre mobilen Geräte: Ihre Mobiltelefone und Tablets enthalten wertvolle Informationen.
- Verschlüsselte Dateien mit Lösegeldforderung: Ransomware ist ein bösartiges Programm, das den Zugriff auf Ihren Computer oder Ihre Dateien blockiert und Sie zur Zahlung von «Lösegeld» auffordert, um sie freizuschalten
- Lernen Sie, den beruflichen und persönlichen Gebrauch zu trennen: verstehen Sie, warum und wie Sie persönliche und berufliche Nutzung von digitalen Tools zu Ihrer Sicherheit und der Ihres Unternehmens/Ihrer Administration trennen können.
- Schutz vor einem DDoS-Angriff (Denial of Service): Solche Angriffe zielen darauf ab, Online-Dienste nicht verfügbar zu machen, manchmal auch gekoppelt an Lösegeldforderungen. Dieses Thema richtet sich vor allem an Unternehmen, Verbände, Verwaltungen, Kommunen, die diese Art von Dienstleistungen anbieten. Es beschreibt die wichtigsten Massnahmen, die zum Schutz von sich selbst zu ergreifen sind, und die Massnahmen, die zu ergreifen sind, wenn man Opfer ist.
- Website-Verunstaltung: Veränderung des Erscheinungsbildes einer gehackten Website. Wie kann man sich davor schützen? Was tun, wenn es passiert?

Diverse Versicherungsunternehmen analysieren all diese Daten, bevor sie einen Vertrag mit entsprechender Deckung vorschlagen. Obwohl das Bewusstsein vorhanden ist, sind noch nicht alle Unternehmen bereit, diese Art von Vertrag abzuschliessen. Die damit verbundene Belastung ist jedoch im Vergleich zu den erlittenen Schäden sehr gering. Diese Art der Deckung wird sich in den kommenden Jahren angesichts des Umfangs des Risikos weiter verbreiten. Wir erörtern unter anderem solche Themen in unserer Kommission Informatik und stehen mit unserer Expertise unseren Verbandsmitgliedern beratend zur Seite.

nique, ransomware, déni de service (Denial of Service), défiguration de sites Internet). D'autres mettent en exergue des méthodes éprouvées auxquelles il faut se conformer pour limiter les risques (cryptage de fichiers, séparation entre utilisation professionnelle et privée, gestion du mot de passe, protection d'appareils mobiles).

Cyber malware: symptômes / caractéristiques

- Prévention d'attaques de phishing: messages malveillants ou appels dont le but est de vous escroquer.
- Comportement en cas d'escroquerie et de faux support technique: votre ordinateur semble être bloqué et vous êtes prié-e de rappeler de toute urgence un numéro de service d'assistance technique.
- Une bonne gestion des mots de passe: vos mots de passe sont la clé de votre vie numérique.
- Protégez vos appareils mobiles: vos téléphones portables et tablettes renferment de précieuses informations.
- Fichiers cryptés avec demandes de rançon: le ransomware est un programme malveillant qui bloque l'accès à votre ordinateur ou à vos fichiers et vous demande de payer une «rançon» pour les réactiver.
- Apprenez à séparer l'utilisation professionnelle et l'utilisation privée: comprenez pourquoi et comment vous pouvez séparer l'utilisation privée et à titre professionnel d'outils numériques pour votre sécurité et celle de votre entreprise/administration.
- Protection contre une attaque de déni de service distribué (Denial of Service): ce genre d'attaques vise à rendre des services en ligne indisponibles, et s'accompagne parfois aussi de demandes de rançon. Ce thème s'adresse avant tout aux entreprises, associations, administrations, communes qui proposent ce type de prestations de service. Il décrit les principales mesures qu'il faut prendre pour se protéger soi-même et les mesures à engager lorsqu'on est victime d'une attaque de ce genre.
- Défiguration de sites Internet: modification de l'aspect d'un site Internet piraté. Comment peut-on se protéger de cette attaque? Que faire lorsque cela arrive?

Diverses compagnies d'assurance analysent toutes ces données avant de proposer un contrat avec une couverture correspondante. Bien qu'elles soient conscientes du problème, les entreprises ne sont pas toutes prêtes à conclure ce genre de contrat. La charge que cela représente est toutefois très faible par rapport aux dommages subis. Ce genre de couverture continuera de se généraliser au cours des années qui viennent étant donné l'étendue du risque. Nous nous penchons entre autres sur ces thèmes dans notre commission Informatique et soutenons les membres de notre association avec notre expertise.

Dr. Barbara Furrer
Vorsitzende Kommission Recht und Versicherung
Présidente de la commission Droit et assurance

Kommission Recht und Versicherung

Autorin: Dr. Barbara Furrer

Mitglieder: Dr. Barbara Furrer (DHL Logistics (Schweiz) AG), Dr. Giovanna Montanaro (Wartmann Merker), René Mörgeli (Glausen + Partner – IRS GmbH), Tom Odermatt (SPEDLOGSWISS), Stephan Schneider (M+R Spedag Group AG), Volker Trapp (DHL Logistics (Schweiz) AG).

Die Kommission Recht und Versicherung (KRV) steht den Mitgliedern via Geschäftsstelle des Verbandes für Rechtsauskünfte zur Verfügung. Damit ermöglicht der Verband eine einfache Erstabklärung in heiklen Fällen und unterstützt die Mitglieder dabei, die Weichen für die weitere Bearbeitung richtig zu stellen. Im Berichtsjahr befasste sich die Kommission Recht und Versicherung mit folgenden Themenschwerpunkten:

Rechtsauskünfte und Vertragsprüfung

Diverse Mitgliedsfirmen nutzten im Berichtsjahr das im Mitgliederbeitrag enthaltene Angebot der KRV und haben via Geschäftsstelle Fragen zu Schadenfällen und rechtlichen Themen gestellt. Bei den Anfragen ging es beispielsweise um Fragen zur Handhabung des Retentionsrechts oder zur Geltendmachung von Forderungen bei Insolvenz des Absender/Empfängers.

Risk Bulletins

Die regelmässige Veröffentlichung der Risk Bulletins parallel zu den Ausgaben des SPEDLOGSWISS INFO bewährte sich und wird auch 2019 von der KRV so weitergeführt. Mit dem Risk Bulletin informiert die Kommission die Mitglieder praxisbezogen über aktuelle, rechtliche Themen im nationalen und internationalen Transport-, Logistik- und Speditionsrecht. Die Themen waren 2018: «Wettbewerbsrechtlich korrektes Verhalten – 10 Jahre Sensibilisierung», «Geheimhaltungsvereinbarung/ Code of Conduct»und «Auswahlkriterien Subunternehmer».

Bildungsprogramm

Die KRV hat im Herbst 2018 den neu lancierten Lehrgang «Schadensspezialist/in Transport und Logistik» erfolgreich durchgeführt. Die Teilnehmenden eigneten sich vertiefte Kenntnisse in der Schadensprävention an und bauten ihr Know-how zur Schadensbearbeitung aus. Das in der Kommission erarbeitete

Commission Droit et assurance

Auteure: Barbara Furrer

Membres: Barbara Furrer (DHL Logistics (Schweiz) AG), Giovanna Montanaro (Wartmann Merker), René Mörgeli (Glausen + Partner – IRS GmbH), Tom Odermatt (SPEDLOGSWISS), Stephan Schneider (M+R Spedag Group AG), Volker Trapp (DHL Logistics (Schweiz) AG).

La commission Droit et assurance (CDA) est à la disposition des membres par l'intermédiaire du bureau de l'association pour des prestations de conseil juridique. L'association permet ainsi une simple clarification initiale dans les cas délicats et aide les membres à faire les bons choix pour le traitement ultérieur. Au cours de l'année sous revue, la commission Droit et assurance s'est penchée sur les principaux thèmes suivants:

Prestations de conseil juridique et examen de contrats

Au cours de l'année sous revue, diverses entreprises membres ont utilisé l'offre de la CDA comprise dans la cotisation et ont posé des questions en relation avec des sinistres et des thèmes juridiques via le bureau. En ce qui concerne les demandes, il s'agissait par exemple de questions sur l'utilisation du droit de rétention ou la revendication de prétentions en cas de faillite de l'expéditeur/destinataire.

Bulletins risques

La publication régulière des bulletins risques parallèlement aux numéros de SPEDLOGSWISS INFO a fait ses preuves et continuera également en 2019 grâce à la CDA. Par le bulletin risques, la commission fournit aux membres des informations issues de la pratique sur des thèmes actuels et juridiques dans le droit national et international du transport, de la logistique et de l'expédition. En 2018, les thèmes étaient les suivants: «Comportement conforme au droit de la concurrence – 10 ans de sensibilisation», «Accord de confidentialité / Code of conduct» et «Critères de sélection des sous-traitants».

Programme de formation

À l'automne 2018, la CDA a organisé avec succès le nouveau cursus «Spécialiste des sinistres en transport et logistique». Les participants ont acquis des connaissances approfondies

und entwickelte Programm erfreute sich grosser Beliebtheit. Besonders freute uns, dass wir neben Verbandsmitgliedern auch Nichtmitglieder begrüssen durften. Diese Form erlaubte einen interessanten Austausch zwischen den Marktteilnehmern. Der nächste Kurs wird im September 2019 starten und ist im Bildungsprogramm des Verbands ausgeschrieben. Diese Schulung ist in verschiedene Module unterteilt und findet verteilt auf sechs Halbtage über drei Monate statt.

Zusätzlich bietet die KRV im Frühling 2019 den Kurs «Überblick Datenschutz-Grundverordnung der EU (DSGVO) – was ist zu tun?» an. Der Kurs wird von einer externen Datenschutz-Spezialistin gehalten und richtet sich an Geschäftsführer, Kader sowie Datenschutzverantwortliche unserer Mitglieder.

Musterverträge

Die KRV hat im Berichtsjahr damit begonnen, die bestehenden Musterverträge zu überarbeiten und wird diese im Laufe des Jahres 2019 ausrollen, sprich den Mitgliedsfirmen zur Verfügung stellen. Die Musterverträge sollen den Mitgliedern in Ergänzung zu den AB SPEDLOGSWISS dabei helfen, mit Kunden formalisierte Verträge abschliessen zu können. Dabei dienen die Musterverträge als Richtschnur, um abschätzen zu können, welche Punkte verhandelt werden sollten. Die Musterverträge sind in diesem Sinne als Checklisten zu verstehen, anhand derer im Einzelfall verhandelt werden kann.

Erläuterungen AB SPEDLOGSWISS

Die seit zwei Jahren auf Deutsch veröffentlichten und sehr beliebten «Erläuterungen AB SPEDLOGSWISS» – erarbeitet von Frau Dr. Giovanna Montanaro, Mitglied der KRV – wurden im Berichtsjahr in einem aufwendigen Verfahren (juristische Texte zu übersetzen übersteigt die Anforderungen einer reinen Textübersetzung bei Weitem und bedingt den Einbezug von Übersetzern und Juristen) auch auf Französisch, Italienisch und Englisch veröffentlicht und sind über die SPEDLOGSWISS Homepage bestellbar. Im Berichtsjahr wurden des Weiteren mehrere «Know-how»Workshops zu den AB SPEDLOGSWISS unter der Leitung von Dr. Giovanna Montanaro durchgeführt – insbesondere auch in Französisch und Italienisch in der Romandie und im Tessin.

Personell ergaben sich im Berichtsjahr innerhalb der KRV keine Veränderungen. Um den Austausch mit Praktikern und Juristen ausserhalb unserer Kommission zu fördern, haben wir im Berichtsjahr ein neues Format für unsere Kommissionssitzungen aufgenommen. Neu laden wir in unregelmässigen Abständen externe Gäste in unsere Kommissionssitzung ein und fördern damit den Austausch kommissionsübergreifend. Ein vielversprechendes Konzept, das wir 2018 erfolgreich einführten und 2019 fortführen werden.

Diese vielen Themen konnten wir innerhalb eines hervorragend funktionierenden Teams in der Kommission bearbeiten und zugunsten unserer Mitgliedsfirmen weiterentwickeln. Ich danke allen Kollegen in der Kommission und auf der Geschäftsstelle für die professionelle und kollegiale Zusammenarbeit.

dans la prévention des sinistres et ont élargi leur savoir-faire en matière de traitement des sinistres. Le programme élaboré et développé par la commission a remporté un grand succès. Nous avons été particulièrement heureux d'accueillir non seulement des membres de l'association mais également des non-membres. Cette forme d'enseignement a permis un échange intéressant entre les acteurs du marché. Le prochain cours démarrera en septembre 2019 et est proposé dans le programme de formation de l'association. Cette formation est divisée en plusieurs modules différents et se déroule pendant six demi-journées réparties sur trois mois.

Par ailleurs, la CDA propose au printemps 2019 le cours «Vue d'ensemble du règlement général sur la protection des données de l'Union européenne (RGPD) – que faire?». Le cours est assuré par une spécialiste externe de la protection des données et s'adresse aux gérants, cadres et responsables de la protection des données de nos membres.

Contrats types

Pendant l'année sous revue, la CDA a commencé à remanier les contrats types existants et les diffusera au cours de l'année 2019, voire les mettra à disposition des entreprises membres. Les contrats types sont destinés à aider les membres, en complément des conditions générales (CG) de SPEDLOGSWISS, à pouvoir conclure des contrats formels avec des clients. Les contrats types servent ce faisant de ligne de conduite afin de permettre d'évaluer quels points devraient être négociés. Les contrats types sont ici à considérer comme des listes de contrôle au moyen desquelles il est possible de négocier au cas par cas.

Explications relatives aux CG de SPEDLOGSWISS

Les «Explications relatives aux CG de SPEDLOGSWISS» très populaires et publiées depuis deux ans en allemand – élaborées par Madame Giovanna Montanaro, membre de la CDA – ont été également traduites en français, italien et anglais au cours de l'année sous revue dans le cadre d'un procédé complexe (la traduction de textes juridiques dépasse souvent de loin les exigences d'une simple traduction de texte et implique le recours à des traducteurs et des juristes) et peuvent être commandées via le site Internet de SPEDLOGSWISS. Pendant l'année sous revue, plusieurs ateliers de «savoir-faire» sur les conditions générales de SPEDLOGSWISS ont été organisés sous la direction de Giovanna Montanaro – notamment aussi en français et en italien en Romandie et dans le Tessin.

Au niveau du personnel, il n'y a eu aucun changement au sein de la CDA au cours de l'année sous revue. Afin d'encourager l'échange avec des praticiens et des juristes en-dehors de notre commission, nous avons conçu un nouveau format pour nos séances au cours de l'année sous revue. Nous invitons désormais des personnes externes à des intervalles irréguliers aux séances de notre commission et favorisons ainsi l'échange entre les commissions. Un concept très prometteur que nous avons introduit avec succès en 2018 et que nous poursuivrons en 2019.

Nous avons pu traiter ces nombreux thèmes dans la commission, au sein d'une équipe qui fonctionne parfaitement, et les développer au profit de nos entreprises membres. Je remercie tous les collègues dans la commission et au bureau de leur collaboration professionnelle et collégiale.

Franz Schneider
Vorsitzender Kommission Zoll
und Mitglied des Vorstands SPEDLOGSWISS
Président de la commission Douane
et membre du comité SPEDLOGSWISS

Kommission Zoll

Autor: Franz Schneider

Mitglieder: Urs Brunschweiler (Jetivia SA), Roland Bösch (M+R Spedag Group AG), Felix Gremminger (Hermes & Richard AG), Manuela Neeb (Schenker Schweiz AG), Martin Meili † (DHL Logistics (Schweiz) AG), Felix Stierli (Post CH AG), Markus Etter (Nauta SA), Ute Saavedra (Gerlach AG), Jean- Claude Rossé (Total Freight Management GmbH), Franz Schneider (Gerlach AG), Peter Dietrich (M+R Spedag Group AG), Tom Odermatt (SPEDLOGSWISS).

Personelles

Völlig unerwartet ist unser langjähriges Zoll-Kommissionmitglied Martin Meili viel zu früh mit nur 57 Jahren verstorben. Wir verlieren mit Martin einen ausgewiesener Zollfachmann und guten Kollegen, der von allen sehr geschätzt wurde. Er hat sich in beispielhafter Weise für die Belange unserer Branche eingesetzt. Wir sind tief betroffen und werden ihn mit seiner freundlichen Art in bleibender Erinnerung behalten.

Was war das High Light 2018?

Mit Stolz konnten wir an der Generalversammlung 2018 in Luzern den neuen Erklärfilm «Der Zolldienstleister» vorstellen. Der Film ist auf sehr gute Resonanz gestossen und wird seither an vielen internen und externen Anlässen gezeigt. An dieser Stelle möchte ich mich ganz herzlich bei Judith Moser, Manuela Neeb, Roland Bösch, Felix Gremminger und Tom Odermatt, die mit ihrem Fachwissen und grossem Engagement zur Realisation dieses Films massgeblich beigetragen haben, bedanken.

Der Film ist ein erster Schritt innerhalb einer mehrjährigen Zoll-Kampagne. Ziel ist es, die Wichtigkeit des Spediteurs/Zollagenten bei der professionellen Zollabfertigung aufzuzeigen. 2019 findet übrigens der erste SPEDLOGSWISS Zoll-Tag statt, an dem wir auch auf aktuelle Themen aus dem

Commission Douane

Auteur: Franz Schneider

Membres: Urs Brunschweiler (Jetivia SA), Roland Bösch (M+R Spedag Group AG), Felix Gremminger (Hermes & Richard AG), Manuela Neeb (Schenker Schweiz AG), Martin Meili † (DHL Logistics (Schweiz) AG), Felix Stierli (Post CH AG), Markus Etter (Nauta SA), Ute Saavedra (Gerlach AG), Jean-Claude Rossé (Total Freight Management GmbH), Franz Schneider (Gerlach AG), Peter Dietrich M+R Spedag Group AG), Tom Odermatt (SPEDLOGSWISS).

Ressources humaines

Martin Meili, membre de longue date de la commission Douane, est mort subitement, à seulement 57 ans. Avec le décès de Martin, nous perdons un spécialiste confirmé des questions douanières et un bon collègue très apprécié de tous. Il a défendu de manière exemplaire les intérêts de notre branche. Nous sommes profondément touchés et garderons de lui le souvenir d'un homme aux manières sympathiques.

Quel a été le point fort de l'année 2018?

Nous sommes fiers d'avoir pu présenter le nouveau film explicatif «Der Zolldienstleister» (Le prestataire de services douaniers) lors de l'assemblée générale de 2018 qui s'est tenue à Lucerne. Le film a été très bien accueilli et depuis cette date, il est souvent montré dans le cadre de nombreuses manifestations internes et externes. Je profite d'ailleurs de cette occasion pour remercier vivement Judith Moser, Manuela Neeb, Roland Bösch, Felix Gremminger et Tom Odermatt qui ont contribué dans une très large mesure à la réalisation de ce film avec beaucoup d'engagement et de fortes compétences.

Le film est une première étape au sein d'une campagne douanière de plusieurs années. Son objectif est de montrer l'importance de l'expéditeur/l'agent des douanes dans le cadre du

DaziT-Programm der Eidgenössischen Zollverwaltung und die Auswirkung für unsere Branche eingehen werden.

Was hat uns 2018 beschäftigt und was haben wir erreicht?

Im Mittelpunkt unserer Zollkommissionsarbeit stand das Thema DaziT der EZV. Mit der Beteiligung durch Tom Odermatt haben wir an allen Projektsitzungen der EZV teilgenommen und unsere Interessen und Einschätzungen eingebracht. Einige bereits vor DaziT angelaufene Projekte wurden «pilotiert» (also als Demo-Projekte definiert) und werden im ersten Quartal 2019 für die interessierten Firmen durch die EZV freigegeben. Unter anderem sind dies «E-Begleitdokumente» und «E-Beanstandungen». Diese neuen Verfahren haben zum Ziel, den physischen Gang zum Schalter für den Dokumentenaustausch zwischen Zollanmelder und der EZV überflüssig zu machen. Die viel genannte Digitalisierung (beispielsweise die elektronische Archivierung von Dokumenten) ist zwingend auch bei unseren Mitgliedern anzugehen, so dass das neue Verfahren der EZV auch einen effektiven finanziellen Nutzen für unsere Mitglieder bringt.

In Anbetracht der Wichtigkeit des Projektes DaziT hat die Zollkommission eine eigene SPEDLOGSWISS DaziT-Projektgruppe lanciert. Unter der Leitung von Tom Odermatt wird das Team, welches sich aus Kathy Dorn (Gerlach AG), Manuela Neeb (Schenker Schweiz AG) und Roland Bösch (M+R Spedag Group AG) zusammensetzt, die wichtigen und aktuellen Themen aus dem DaziT-Programm für unsere Branche analysieren und die Ergebnisse in die EZV-Wirtschafts-Projektgruppe einbringen.

Auch in diesem Jahr wurden wir von unseren Mitgliedsfirmen und den Behörden mit wichtigen Zoll- und Steuerthemen, sowohl im nationalen als auch im internationalen Kontext, konfrontiert und durften unsere Brancheninteressen wahren und die Bedürfnisse der Speditionswirtschaft einbringen. Viele dieser Themen wurden auf dem Zirkularweg kommuniziert und können im Mitgliederportal online abgerufen werden.

Zum Schluss möchte ich noch auf unsere Schulungen hinweisen und speziell die «Know How Workshops»zum enorm wichtigen Thema «Zollrisiken»hervorheben. Wir konnten mit den bisherigen Workshops Themen wie Einfuhrreihengeschäfte, EU-Verzollungen und Ursprung auch im Berichtsjahr vielen Mitgliedern näherbringen. Es ist ein grosses Anliegen des Verbandes, die Qualifikationen der Mitarbeitenden im Zollbereich laufend zu verbessern. Es geht auch darum, gegenüber der Zollverwaltung auf allen Ebenen – bis hin zum Zollschalter – als kompetente und verlässliche Gesprächspartner auftreten zu können, und nicht zuletzt ist es wichtig, im Tagesgeschäft unsere Risiken im Zollbereich zu minimieren.

dédouanement professionnel. La première Journée de la douane organisée par SPEDLOGSWISS, durant laquelle nous aborderons également des thèmes actuels du programme DaziT de l'Administration fédérale des douanes et les répercussions pour notre branche, se déroulera par ailleurs en 2019.

Qu'est-ce qui nous a intéressés en 2018 et quels objectifs avons-nous atteints?

Le point central de notre travail au sein de la commission Douane a été le thème DaziT de l'AFD. Avec la participation de Tom Odermatt, nous avons pris part à toutes les réunions de projet de l'AFD et présenté nos intérêts et points de vue. Un certain nombre de projets qui avaient déjà démarré avant le projet DaziT ont été «pilotés» (c.-à-d. définis comme projets de démonstration) et seront validés par l'AFD au cours du premier trimestre 2019 pour les entreprises qui sont intéressées. Il s'agit entre autres des «documents d'accompagnement électroniques» et des «réclamations électroniques». Ces nouvelles méthodes ont pour but de rendre superflu le déplacement physique jusqu'au guichet pour l'échange de documents entre le déclarant et l'AFD. La numérisation souvent mentionnée (p. ex. l'archivage électronique de documents) doit être obligatoirement abordée y compris chez nos membres de manière à ce que la nouvelle méthode de l'AFD leur apporte également des avantages financiers concrets.

Compte tenu de l'importance du projet DaziT, la commission Douane a mis sur pied son propre groupe de projet DaziT SPEDLOGSWISS. Sous la direction de Tom Odermatt, l'équipe composée de Kathy Dorn (Gerlach AG), Manuela Neeb (Schenker Schweiz AG) et Roland Bösch (M+R Spedag Group AG) analysera les thèmes importants et actuels du programme DaziT pour notre branche et présentera les résultats obtenus au groupe de projet économique de l'AFD.

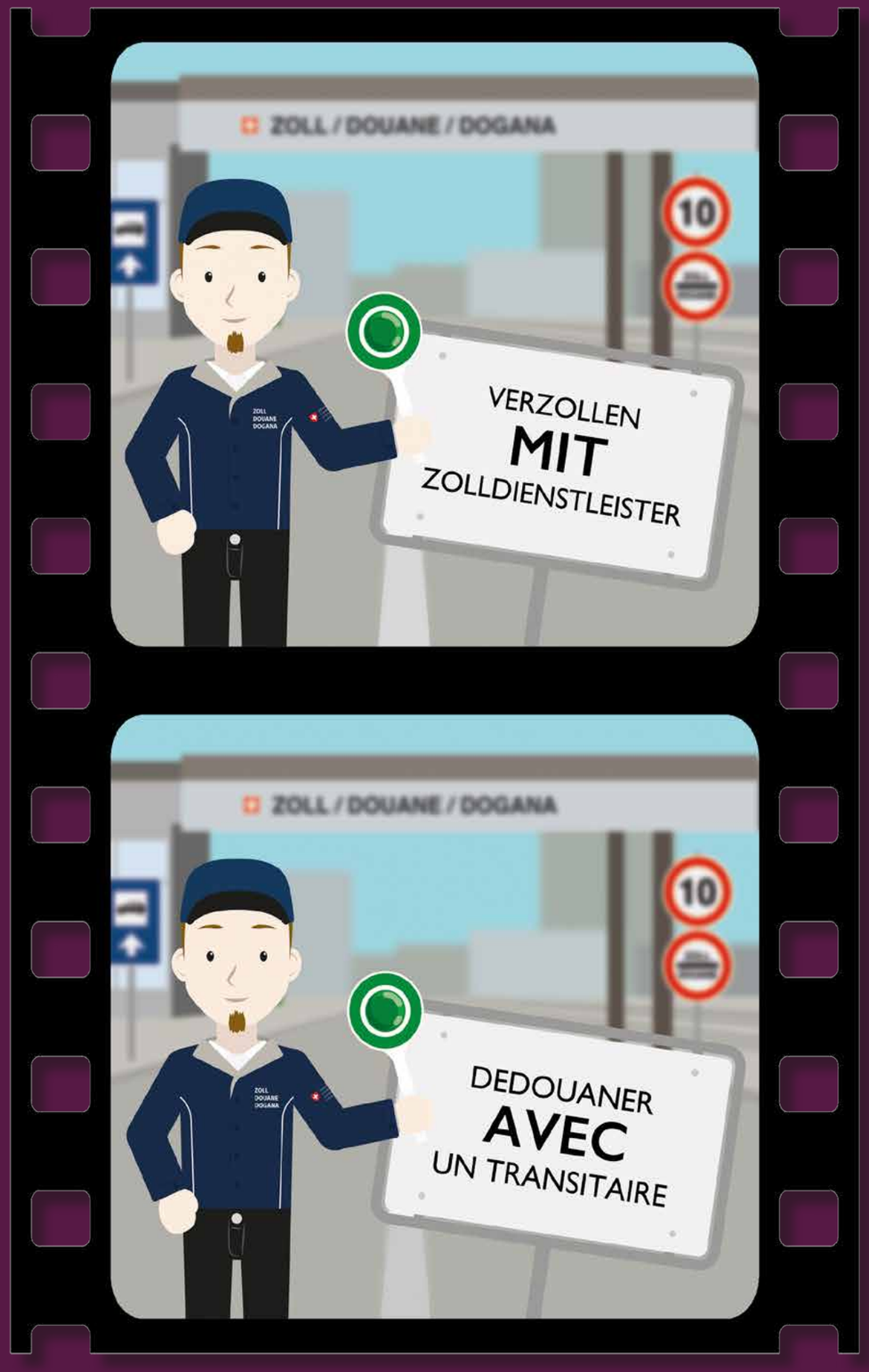
Cette année aussi, nous avons été confrontés par nos entreprises membres et les autorités publiques à des questions douanières et fiscales importantes, aussi bien en Suisse que dans le contexte international, et nous avons pu défendre les intérêts de notre branche ainsi que présenter les besoins du secteur de l'expédition. Ces thèmes ont été communiqués pour un grand nombre d'entre eux par le biais de circulaires et peuvent être consultés en ligne dans le portail des membres.

Pour terminer, je souhaite encore rappeler notre offre de formations et souligner en particulier les ateliers de «savoir-faire» sur le thème extrêmement important des «risques douaniers». Les ateliers «activités d'importation à la chaîne», «dédouanements UE et origine» jusqu'ici réalisés nous ont permis d'informer de nombreux membres sur ces thèmes également pendant l'année sous revue. L'association accorde une

Die Zollkommission bedankt sich bei allen unseren Gesprächspartnern und im Besonderen bei der Zollverwaltung für die stets gute, kooperative und wertvolle Zusammenarbeit sowie für den offenen Dialog. Auch möchte ich mich bei den Zollkommissionsmitgliedern für ihr grosses Engagement und den persönlichen Einsatz herzlich bedanken. Ein grosser Dank geht auch an das Team unserer Geschäftsstelle für die sehr aktive und professionelle Unterstützung.

grande importance à l'amélioration continue des qualifications des collaborateurs dans le domaine des douanes. Il s'agit aussi de pouvoir se présenter à tous les niveaux – jusqu'au guichet douanier – comme des interlocuteurs compétents et fiables vis-à-vis de l'administration douanière et il importe notamment aussi de minimiser nos risques financiers quotidiens dans le domaine des douanes.

La commission Douane remercie également tous nos interlocuteurs et en particulier ceux officiant à l'administration douanière, pour leur collaboration toujours précieuse et de qualité ainsi que pour le dialogue ouvert que nous menons avec eux. Je souhaite également remercier les membres de la commission Douane pour leur remarquable engagement et leur implication personnelle. Nous adressons également un immense merci aux membres de notre bureau pour leur soutien professionnel très actif.



Tom Odermatt
Manager Zoll und Spedition SPEDLOGSWISS
Manager douane et expedition SPEDLOGSWISS

«Thing Explainer» – der Zolldienstleister als Erklärfilm

Autor: Tom Odermatt

SPEDLOGWISS hat im Berichtsjahr das Projekt «Thing Explainer» realisiert. Der Erklärfilm «Der Zolldienstleister» feierte an der Generalversammlung SPEDLOGSWISS in Luzern Premiere. Tom Odermatt, Manager Zoll und Spedition, berichtet im Folgenden rückblickend nochmals über die Hintergründe unseres neuen Medienproduktes, das in den Jahren 2019 und 2020 auch in einer breit gestreuten Medienkampagne propagiert wird.

Ausgangslage DaziT

Der Film – im Fachjargon nennt sich das Medium «Explainer» – ist das Produkt intensiver Arbeit seit September 2017. Damals traf sich die Zollkommission der SPEDLOGSWISS zu einer ihrer regelmässigen Sitzungen zu aktuellen Zollthemen. Dabei war auch DaziT ein Thema. Das Projekt DaziT, ein Grossprojekt der Eidgenössischen Zollverwaltung, bedeutet Transformation der Eidgenössischen Zollverwaltung (Dazi = rätoromanisch für Zoll, das T steht für Transformation). Das Programm DaziT besteht aus sieben Projekten, die auf strategische Ziele ausgerichtet sind und den Anknüpfungspunkt für die finanzielle Steuerung bilden. Zur Umsetzung hat das Parlament in Bern im Herbst 2017 einen Verpflichtungskredit von rund 400 Millionen Franken bewilligt, der in vier Tranchen freigegeben werden soll. Gesamtverantwortlicher ist Direktor Dr. Christian Bock, die Projektleitung hat Vizedirektorin Isabelle Emmenegger von der Zollverwaltung inne. Bei diesem Grossprojekt, das bis 2026 gehen soll, werden unter anderem Zollformalitäten vereinfacht und eine durchgehende Digitalisierung durchgeführt.

«Thing Explainer» – Le prestataire de services douaniers expliqué dans un film

Auteur: Tom Odermatt

SPEDLOGSWISS a lancé un nouveau support de SPEDLOGSWISS: «Le prestataire de services douaniers expliqué dans un film». Ci-dessous nous parlerons des dessous de notre nouveau support, qui sera distribué ces prochaines semaines et mois lors d'une large campagne médiatique.

Situation de départ DaziT

Le film – en jargon technique on appelle ce support «Explainer» – est le produit d'un travail intense depuis septembre 2017. En ce temps la commission Douane se réunissait régulièrement pour débattre de sujets douaniers actuels. DaziT faisait partie de ces sujets. Le projet DaziT, un grand projet de l'Administration fédérale des douanes, signifie : transformation de l'Administration fédérale des douanes (Dazi pour douane en romanche, le T pour transformation). Le projet DaziT se compose de sept projets orientés vers des buts stratégiques, qui forment le point de départ de la gestion financière. Pour sa mise en œuvre, le Parlement a voté, en octobre 2017, un crédit d'engagement de quelque 400 millions de francs, devant être libéré en quatre tranches. Le maître d'œuvre est le directeur Dr. Christian Bock. La direction du projet est entre les mains de la vice-directrice Isabelle Emmenegger, vice-directrice de l'Administration des douanes. Buts de ce mégaprojet qui va durer jusqu'en 2016: entre autres la simplification des formalités douanières et une digitalisation permanente. Notre association de branche SPEDLOGSWISS est partie prenante de ce projet et soutient l'Administration des douanes dans son processus.

SPEDLOGSWISS ist in dieses Projekt eingebunden und unterstützt die Zollverwaltung in ihrem Prozess. Unser Verband hat in der parlamentarischen Diskussion mitgeholfen, die Finanzierungsgrundlage für das Projekt zu erreichen.

Zolldienstleister braucht es auch in der Zukunft noch!

An der besagten Zollkommissions-Sitzung vom September 2017 wurde diskutiert, welche Bedeutung und Auswirkung das Projekt DaziT für unsere Branche haben wird. Was bedeutet generell die Digitalisierung des Zolls für unsere Branche? Braucht es den Zolldienstleister künftig überhaupt noch? Und genau diese Frage «Braucht es den Zolldienstleister überhaupt noch, oder kann jeder künftig selber seine Zollanmeldungen ausfüllen?» hat die Kommission Zoll SPEDLOGSWISS beschäftigt. Nicht zuletzt auch deshalb, weil seit dem Bekanntwerden des Projektes DaziT auch Stimmen laut wurden in unserer Branche, die sich Sorgen um die Zukunft machen. Es geht eine gewisse Unsicherheit um, ob es Zolldienstleistungen noch braucht.

Genau hier hat SPEDLOGSWISS und die Kommission Zoll SPEDLOGSWISS eine klare und eindeutige Botschaft:
Ja, es braucht auch in Zukunft den Zolldienstleister. Mehr noch: Wir sind davon überzeugt, dass es in Zukunft noch viel mehr Profis brauchen wird, die ihr Handwerk verstehen, um Zolldienstleistungen kompetent und professionell abwickeln zu können.

Eine komplizierte Sache in einfachen Worten und Bildern

Mit dem klaren Bekenntnis zum Zolldienstleister war denn auch bereits die Absicht, resp. die Idee geboren, den kursierenden Unsicherheiten bezüglich der Zukunftsaussichten entgegenzuwirken. Indem wir in geeigneter Form nach innen und aussen eine Kampagne lancieren würden, die anschaulich zeigt, was den Zolldienstleister zum wichtigen Glied in der Logistikkette macht, kann auch Überzeugungsarbeit geleistet werden, die zeigt, wie wertvoll der Zolldienstleister und wie wichtig er im Wirtschaftskreislauf ist, damit alles rund läuft.

In einer weiteren Kommissionssitzung, zusammen mit der PR-Verantwortlichen Judith Moser, kam man zum Schluss, ein Erklärvideo zu produzieren, das in Kurzform zeigen soll, welche Aufgaben der Zolldienstleister heute hat und auch in Zukunft haben wird.

Die Arbeit und Tätigkeiten eines Zolldienstleisters zu erklären, ist nicht einfach, zumal die Aufgaben anspruchsvoll und kompliziert sind, und es mehrere Akteure braucht, um eine Zolldienstleistung professionell abzuwickeln. Dazu kommt, dass der Laie oft gar keine Vorstellung davon hat, welche rechtlichen und administrativen Auflagen zu erfüllen sind, damit bestellte Ware aus dem Ausland in die Schweiz importiert werden kann. Zum Aufzeigen solch vernetzter Sachverhalte eignet sich ein Explainer hervorragend.

Les prestataires de services douaniers ont encore de l'avenir !

Lors de la réunion de cette commission Douane de septembre 2017, on a discuté ce que le projet DaziT pouvait avoir comme importance et conséquence pour notre branche. Que signifie en général la digitalisation de la douane pour notre branche ? Aura-t-on encore besoin d'un prestataire de services douaniers? Et c'est justement de cette question de l'avenir du prestataire de services douaniers dont la commission Douane de SPEDLOGSWISS a débattu. Non seulement parce que, dès la connaissance du projet DaziT, quelques voix s'étaient élevées dans notre branche, pour dire la crainte dans l'avenir. Il existe quelques insécurités quant à savoir si les prestations douanières seront encore demandées.

C'est exactement sur ce point que SPEDLOGSWISS et sa commission Douane aimeraient faire passer un message clair:
Oui, on aura encore à l'avenir besoin de prestataire de services douaniers. Au contraire nous sommes persuadés qu'il faudra, dans le futur, encore plus de professionnels qui comprennent leur métier et qui sont capables d'effectuer les prestations douanières de manière compétente et professionnelle.

Une affaire compliquée en quelques mots simples et en images

Avec cet engagement clair en faveur du prestataire de services douaniers, nous avions aussi l'intention, respectivement l'idée est née, de contrer les insécurités circulant en ce qui concerne l'avenir de la profession. En lançant une campagne interne et externe, montrant de manière évidente ce que fait le prestataire de services douaniers, comme maillon important de la chaîne logistique. Cette campagne doit aussi servir d'instrument de persuasion, expliquant la valeur du prestataire de services douaniers et son importance pour que la chaîne logistique fonctionne correctement.

Lors d'une réunion ultérieure de la commission, en collaboration avec la responsable PR Judith Moser, on est arrivé à la conclusion de produire un vidéo explicative, qui devrait montrer brièvement ce que sont les tâches du prestataire de services douaniers aujourd'hui et à l'avenir.

Le travail et les activités d'un prestataire de services douaniers, ce n'est pas simple de les expliquer tant les tâches sont exigeantes et complexes; il est nécessaire d'avoir plusieurs acteurs pour accomplir professionnellement une prestation douanière. Il arrive en plus souvent que le profane n'ait aucune idée des tâches légales et administratives qui sont à remplir, afin de pouvoir importer les marchandises commandées de l'étranger en Suisse. C'est dans de telles situations complexes que l'Explainer s'applique excellemment.

Une vidéo explicative a plus d'impact que tous les mots. Elle permet d'atteindre le public avec un message clair et pertinent. Le mélange entre présentation simple, une bien pensée et des images mémorables veille à ce que le message passe et que les

Denn ein gutes Erklärvideo hat die grössere Wirkung als viele Worte. Es ermöglicht, das Publikum mit einer klaren und aussagekräftigen Botschaft anzusprechen. Die Mischung aus einfacher Darstellung, durchdachtem Storytelling und einprägsamen Bildern sorgt dafür, dass die Botschaft ankommt und die Tätigkeiten des Zolldienstleisters klar und verständlich beschrieben werden. Deshalb hat sich die Zollkommission SPEDLOGSWISS für dieses Medium entschieden und ein Grobkonzept dazu erarbeitet.

Zusammenarbeit mit Covermedia COVER MEDIA

Nachdem der Engere Vorstand SPEDLOGSWISS das Konzept und das Budget für die Produktion eines Erklärvideos gutgesprochen hat, wurde mit dem Ausschuss der Zollkommission SPEDLOGSWISS in Zusammenarbeit mit der Kommunikationsagentur COVERMEDIA AG das Erklärvideo produziert.
Von der Idee und dem Konzept bis zur Produktion brauchte es viel Knochenarbeit und Herzblut von allen Beteiligten. Wir hatten im Dezember 2017 das ambitiöse Ziel, den Explainer als «Filmpremiere» an der Generalversammlung 2018 in Luzern zu zeigen. Es ist uns gelungen!
Entstanden ist ein Produkt, das sowohl eine breiten Öffentlichkeit, unserer Branche, aber auch der Wirtschaft und Politik anschaulich zeigt, worum's geht. Und warum es den Zolldienstleister auch in Zukunft braucht!

Dank

Der Film ist das Produkt eines ganzen Teams. Folgenden Mitwirkenden ist zu danken:
Mitwirkende aus dem Ausschuss Zoll:
Manuela Neeb (DB Schenker Schweiz AG), Franz Schneider (Gerlach AG), Felix Gremminger (Hermes & Richard AG), Roland Bösch (M+R Spedag Group AG).

Die Produzenten und Hauptakteure des Films sind COVER MEDIA AG: Michel Zürcher (Consulting), Stefan Sommerhalder (Produzent), Roman Schnell (Motion Designer).

Mitwirkende von der Geschäftsstelle SPEDLOGSWISS: Tom Odermatt, Judith Moser.

Werbekampagne 2018 – 2020

Seit Juli 2018 läuft eine Medienkampagne auf verschiedenen Kanälen - Print, Social Media, etc. – während ca. 2 Jahren.
Den Explainer präsentieren wir auf der Homepage spedlogswiss.com in den 3 Landesprachen; er ist kostenlos erhältlich bei Judith Moser, via Mail judith.moser@spedlogswiss.com.

activités du prestataire de services douaniers soient décrites clairement et de manière compréhensible. C'est pourquoi la commission Douane de SPEDLOGSWISS s'est décidée pour ce support et a élaboré un concept préliminaire en ce sens.

Collaboration avec Covermedia COVER MEDIA

Après que le comité restreint de SPEDLOGSWISS ait donné son feu vert au concept et au budget pour la production d'une vidéo explicative, cette dernière a été élaborée en collaboration avec la commission Douane et l'agence de communication COVERMEDIA SA.
De l'idée à la conception il y a eu besoin de beaucoup de dur labeur et d'investissement de la part des participants. Nous avions en décembre 2017 le but ambitieux de présenter «Explainer» en avant-première à l'assemblée générale à Lucerne. Nous y sommes arrivés! Un produit est né qui montre clairement de quoi il en retourne, aussi bien pour un large public et pour notre branche, que dans l'économie et la politique. On sait maintenant pourquoi il y aura toujours besoin de prestataires de services douaniers à l'avenir!

Remerciements

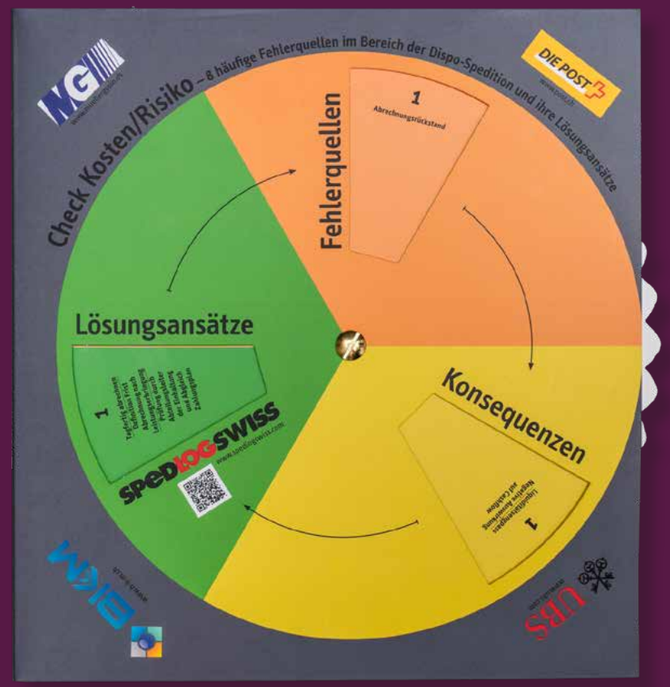
Le film est un produit de toute une équipe: les participants suivants méritent nos remerciements:
Participants de la commission Douane:
Manuela Neeb (DB Schenker Schweiz AG), Franz Schneider (Gerlach AG), Felix Gremminger (Hermes & Richard AG), Roland Bösch (M+R Spedag Group AG).

Les producteurs et acteurs principaux du film sont COVER MEDIA AG: Michel Zürcher (Consulting), Stefan Sommerhalder (producteur), Roman Schnell (Motion Designer).

Participants du bureau de direction de SPEDLOGSWISS: Tom Odermatt, Judith Moser.

Campagne médiatique 2018 – 2020

Dès juillet 2018 débute une campagne médiatique via différents canaux (Print, Social Media, etc.) et ceci durant 2 ans.
L'Explainer est visible sur notre Website SPEDLOGSWISS et existe en allemand, français et italien. www.spedlogswiss.com
L'Explainer peut être obtenu gratuitement auprès de SPEDLOGSWISS, Judith Moser, judith.moser@spedlogswiss.com.



«Wissen Kompakt»: neues Print-produkt von SPEDLOGSWISS

Autor: Thomas Schwarzenbach

SPEDLOGSWISS hat für seine Mitgliedsfirmen ein neues Print-Produkt lanciert: eine Arbeitsstütze in Form einer handlichen «Drehscheibe» zum Thema «Check Kosten/Risiko – 8 häufige Fehlerquellen im Bereich der Dispo-Spedition und ihre Lösungsansätze».

Die Kommission Betriebswirtschaft der SPEDLOGSWISS unter dem Vorsitz von Christian Zesiger, Experts for Experts Schweiz AG, hat in einer ihrer Sitzungen im vergangenen Jahr das Thema «Betriebswirtschaftliches Know-how» aufgegriffen. Die Kommission stellte fest, dass es in der Vergangenheit schwierig war, genügend Teilnehmende für SPEDLOGSWISS-Kurse zu gewinnen, in denen grundlegendes betriebswirtschaftliches Wissen vermittelt wurde. Das ist insofern schade, weil gerade die Spediteure in ihrem operativen Geschäft immer wieder mit betriebswirtschaftlichen Fragestellungen, im Besonderen in Abrechnungsfragen, in Kontakt kommen und die entsprechenden Fehlerquellen resp. die Vorgehensweise im Schadenfall oft nicht klar sind.

Diese «Wissenslücke» wollte die Kommission Betriebswirtschaft schliessen und hat dazu ein Printprodukt entwickelt, das im Sinne von «Wissen kompakt» die 8 häufigsten Fehlerquellen im Bereich der Dispo-Spedition behandelt. Zu jeder der acht Fehlerquellen ist die jeweilige Konsequenz eines Fehlers angegeben sowie der entsprechende Lösungsansatz.

Dargestellt ist dieses kompakte Wissen nicht in einer herkömmlichen Texttabelle, sondern in Form eine Drehscheibe, die wie eine Parkscheibe aussieht und funktioniert (siehe Abbildung). An der Drehscheibe kann gedreht werden; bei jeder Fehlerquelle erscheinen auf der Drehscheibe dann die dazugehörende Konsequenz und der Lösungsansatz.

Dieses praktische Tool erlaubt es dem Benutzer, die Drehscheibe an seinem Arbeitsplatz jederzeit zur Hand zu haben als Unterstützung bei seiner täglichen Arbeit.
Das Produkt wurde in Zusammenarbeit mit dem Grafikbüro ErnyVetsch, Zürich, entwickelt und ist in den Sprachen Deutsch, Französisch und Italienisch verfügbar. Die SPEDLOGSWISS-Geschäftsstelle stellt dieses Produkt ihren Mitgliedsfirmen gratis zur Verfügung.

Parallel zur Drehscheibe wurde auf der Website SPEDLOGSWISS eine Rubrik aufgeschaltet, in der weitere, detaillierte

«Connaissances compactes»: nouveau document de SPEDLOGSWISS

Auteur: Thomas Schwarzenbach

SPEDLOGSWISS a lancé un nouveau document pour ses entreprises membres: un support de travail sous la forme d'une plaque tournante sur le thème «Check coûts/risques – 8 sources d'erreurs fréquentes dans le domaine de la disposition de transports et des approches de solutions»

La commission Économie de SPEDLOGSWISS, sous la présidence de Christian Zesiger, expert pour Experts Suisse SA a, lors d'une de ses séances de l'an dernier, abordé le sujet du «Know-how en économie d'entreprise». La commission s'est rendu compte que, dans le passé, il était difficile d'avoir assez de participants pour les cours organisés par SPEDLOGSWISS, cours avec l'économie d'entreprise comme thème principal. C'est d'autant plus dommage que ce sont justement les transitaires dans des affaires opérationnelles qui sont souvent confrontés à des questions d'économie, surtout dans les questions de facturation, et qui ne voient pas clairement la procédure à appliquer, respectivement les sources d'erreurs, en cas de dommage.

Ces lacunes, la commission Économie aimerait les effacer; elle a donc élaboré un document qui, dans l'idée d'une «connaissance compacte», traite des 8 plus fréquentes sources d'erreurs dans le domaine de la disposition des transports. Pour chacune des huit sources d'erreurs on découvre les conséquences d'une faute, ainsi que des approches de solutions.

Cette connaissance compacte n'est pas dans un tableau conventionnel, mais se présente sous forme d'une plaque tournante, qui ressemble à et fonctionne comme un disque de stationnement. On peut tourner le disque; pour chaque source d'erreurs apparaîssent les conséquences y relatives et les approches de solution.

Cet outil pratique permet à l'utilisateur d'avoir cette plaque tournante en tout temps à disposition à sa place de travail, comme soutien dans son travail journalier.
Le produit a été développé en collaboration avec le bureau de graphisme ErnyVetsch, Zurich. Il sera disponible dès septembre en allemand, français et italien. Le bureau de direction de SPEDLOGSWISS met cet instrument gratuitement à la disposition des entreprises membres. Un envoi aux entreprises membres est en préparation, d'autres exemplaires peuvent être commandés chez Judith Moser, bureau de direction de SPEDLOGSWISS, judith.moser@spedlogswiss.com.

Informationen zu den behandelten Fehlerquellen hinterlegt sind (entsprechender direkter Links resp. QR-Code ist auf der Drehscheibe vermerkt).

Die Kommission Betriebswirtschaft der SPEDLOGSWISS ist überzeugt, mit diesem neuen Produkt ein praktisches Arbeitstool für die Mitgliedsfirmen geschaffen zu haben.

Das Produkt wurde freundlicherweise mit der finanziellen Unterstützung folgender Firmen realisiert:
Mitglieder aus der Kommission Betriebswirtschaft der SPEDLOGSWISS:
- BKM Customs & Consulting GmbH
- Experts for Experts (Schweiz) AG
- Kühne + Nagel AG (Nacora International Insurance Brokers)
- Müller-Gysin AG
- POST CH AG
- UBS Switzerland AG

Weitere Sponsoren:
- Bloch AG (Produktion/Druck der Drehscheibe)
- SISA Studio Informatica SA

En parallèle à la plaque tournante, une rubrique sera installée sur le site Web de SPEDLOGSWISS dans laquelle des informations détaillées sur les sources d'erreurs fréquentes seront déposées (Link direct en conséquence, resp. Code QR mentionné sur la plaque tournante).

La commission Économie de SPEDLOGSWISS est sûre que ce nouveau produit correspond à un outil de travail pratique pour les entreprises membres.

Votre opinion nous intéresse: Veuillez SVP nous donner votre avis ou envoyez-nous des questions sur des thèmes économiques, SPEDLOGSWISS pense organiser un Workshop sur le thème «Check coûts/risques» en cas d'intérêt suffisant de nos entreprises membres.

Le produit a pu être réalisé grâce au soutien financier des entreprises suivantes:
Membres de la commission Economie de SPEDLOGSWISS:
- BKM Customs & Consulting GmbH
- Experts for Experts (Schweiz) AG
- Kühne + Nagel AG (Nacora International Insurance Brokers)
- Müller-Gysin AG
- POST CH AG
- UBS Switzerland AG

Autres sponsors:
- Bloch AG (production de la plaque tournante)
- SISA Studio Informatica SA

Cargo Forum Schweiz

Autor: Dr. Frank Furrer, Generalsekretär VAP

Aufbau und Organisation: Nationalrat Fabio Regazzi, Präsident, Frank Furrer, Geschäftsleiter

Das Cargo Forum Schweiz vertritt die Interessen des Güterverkehrs in Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit. Dabei koordiniert und unterstützt es die politische Arbeit der angeschlossenen Verbände. Vollmitglieder waren im Jahre 2018:

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

Strategische Kernthemen

Folgende strategischen Hauptziele verfolgt das Cargo Foum derzeit: Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, Rahmenbedingungen für die Rheinschifffahrt, Mobility Pricing, weitere verkehrsträgerneutrale Entwicklungen, Logistik Schweiz 2050, Masterplan Logistik statt verkehrsträgerspezifisches Flickwerk, Logistikstandorte und Verkehrsinfrastruktur, günstige Standorte und ausreichende Kapazitäten.

Verkehrspolitische Arbeit

Kernthema des Cargo Forum Schweiz war auch im Jahr 2018 die parlamentarische Beratung der Vorlage Organisation Bahninfrastruktur OBI, insbesondere die Verselbständigung und unternehmerische Ausrichtung von SBB Cargo, die Regelung des Wagenladungsverkehrs als Systemangebot sowie die diskriminierungsfreie Bedienung der letzten Meile. Der Nationalrat nahm Anfang 2018 trotz ursprünglicher Rückweisung die Beratung der Vorlage auf, nachdem sie der Bundesrat verbessert hatte. Insbesondere sein Bericht zu den Weiterentwicklungsmöglichkeiten von SBB Cargo (externe Verwaltungsräte inkl. Präsidium, Entscheidhoheit für SBB Cargo in den strategischen Themen, Minderheitsbeteiligung Dritter) und die Ergänzung des Gütertransportgesetzes zur Schaffung einer gesetzlichen Grundlage für die strategische Weiterentwicklung des Systemverkehrs unter Mitwirkung der Branche führten zur De-

Cargo Forum Suisse

Auteur : Frank Furrer, secrétaire général VAP

Structure et organisation: Fabio Regazzi, conseiller national, président, Frank Furrer directeur.

Le Cargo Forum Suisse (CFS) représente les intérêts du transport des marchandises dans les sphères politique, administrative et publique. Ce faisant, il coordonne et soutient le travail politique des associations affiliées. En 2018, les membres à part entière étaient:

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

Thèmes clés stratégiques

Cargo Forum poursuit à l'heure actuelle les objectifs stratégiques majeurs suivants: Commission centrale pour la navigation sur le Rhin – conditions-cadres pour la navigation sur le Rhin –, tarification de la mobilité – autres développements neutres quant au moyen de transport –, Logistique Suisse 2050 – plan directeur logistique à la place d'une solution bricolée spécifique au moyen de transport –, centres logistiques et infrastructure de transport – centres avantageux et capacités suffisantes.

Travaux de politique des transports

Le thème central de Cargo Forum Suisse en 2018 a également été les délibérations parlementaires sur le projet Organisation de l'infrastructure ferroviaire OIF, en particulier l'autonomisation et l'orientation entrepreneuriale de CFF Cargo, le règlement du trafic par wagons complets comme offre systématique ainsi que l'utilisation sans discrimination du dernier kilomètre. Malgré un rejet initial, le Conseil national a commencé à débattre du projet début 2018 après une amélioration apportée par le Conseil fédéral. En particulier son rapport concernant les possibilités de développement de CFF Cargo (conseils d'administration externes y compris la présidence, souveraineté de

blockierung des Geschäfts. Im Herbst 2018 wurde die Vorlage in beiden Räten verabschiedet.

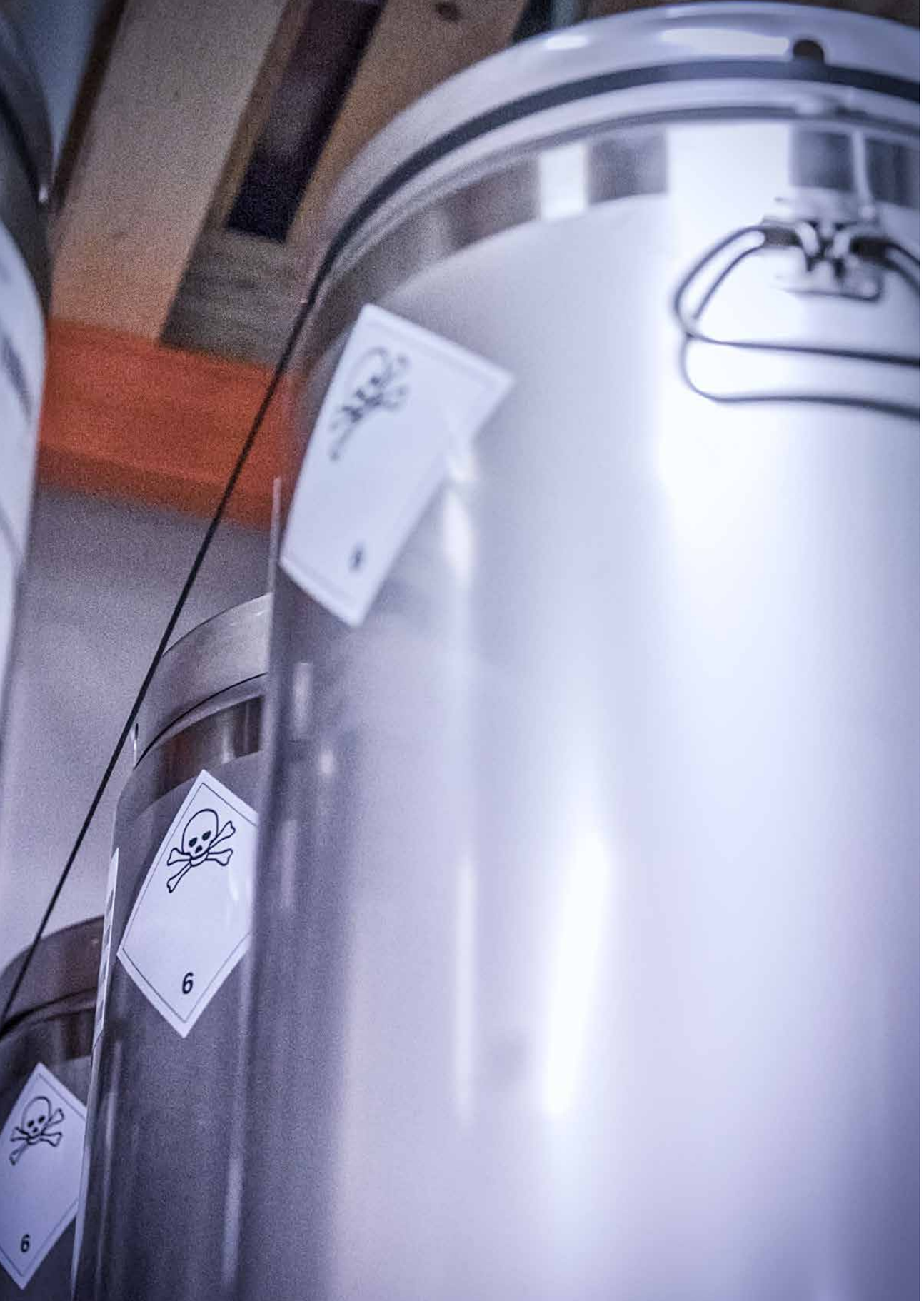
Basierend auf der gemeinsamen Studie der Konferenz der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren und des CFS nehmen verschiedene Kantone die Arbeiten an kantonalen Logistik- und Güterverkehrskonzepten auf. Das CFS wurde von den Kantonen zu Hearings eingeladen und durfte Einsitz in Steuerungs- und Expertengremien nehmen. Damit wird die Sicherung der Logistikstandorte von gesamtschweizerischer Bedeutung weiter vorangetrieben.

Das CFS ist mit Peter Bösch (SPEDLOGSWISS), Sebastian Deininger (HKBB), Rainer Deutschmann (SSC) und Frank Furrer (VAP) an der Arbeit der Begleitgruppe zur Entwicklung des Schienengüterverkehrs gemäss Art. 3 des GüTG beteiligt. Ihr Konzept zum Gütertransport auf der Schiene wurde trotz Vorbehalten des CFS vom Bundesrat 2017 verabschiedet. Im Jahre 2018 wurde im Rahmen der Begleitkommission die Bewertung der verschiedenen Ausbaumodule des Ausbauschritts 2035 aus Sicht des Güterverkehrs begleitet. Es gelang, einen ausgewogenen Kompromiss der Ausbaumodule zu entwickeln, der auf einer transparenten Bewertung und Priorisierung der Module fusst. Mit Unterstützung des Bundesamtes für Verkehr (BAV) gelang es der Begleitgruppe, die Projekte des Güterverkehrs zuhanden der bundesrätlichen Vorlage zum Ausbauschritt Bahninfrastruktur 2030/35 zu verteidigen.

décision pour CFF Cargo dans les thèmes stratégiques, participation minoritaire de tiers) et le complément de la loi sur le transport de marchandises dans le but de créer une base légale pour le développement stratégique du transport systématique avec participation de la branche ont grandement débloqué les choses. À l'automne 2018, le projet a été adopté par les deux conseils.

En se basant sur l'étude commune de la Conférence des directeurs des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement et du CFS, divers cantons reprennent les travaux sur des concepts cantonaux de logistique et de transport de marchandises. Le CFS a été invité par les cantons à des auditions et a été autorisé à siéger aux comités de pilotage et d'experts. Cela permet de faire avancer la sécurisation des sites logistiques d'importance nationale.

Le CFS participe par le biais de Peter Bösch (SPEDLOGSWISS), Sebastian Deininger (HKBB), Rainer Deutschmann (SSC) et Frank Furrer (VAP) au travail du groupe d'accompagnement pour le développement du transport ferroviaire de marchandises conformément à l'art. 3 de la LTM. Le concept du groupe d'accompagnement relatif au transport des marchandises sur le rail a été approuvé en 2017 par le Conseil fédéral, malgré les réserves émises par le CFS. En 2018, on a accompagné dans le cadre de la commission d'accompagnement l'évaluation des divers modules d'aménagement de l'étape d'aménagement 2035 du point de vue du transport de marchandises. Il a été possible de mettre au point un compromis équilibré des modules d'aménagement qui repose sur une évaluation transparente et une priorisation des modules. Avec le soutien de l'Office fédéral des transports (OFT), le groupe d'accompagnement a réussi à défendre les projets du transport de marchandises destinés au projet du Conseil fédéral concernant l'étape d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire 2030/35.



GeFaSuisse

Autor: Gallus Bürgisser, Präsident GeFaSuisse

Im Jahr 2018 stand für die GeFaSuisse ein Jubiläum an – sie durfte ihren 20-jährigen Geburtstag zelebrieren. Es war jedoch auch das Jahr der Veränderungen.

Annelies Greney, welche von Beginn weg und seit dem Jahr 2000 als Geschäftsführerin die Geschicke der GeFaSuisse aktiv mitgestaltet hatte, ging in die wohlverdiente Pension. Mit grosser Kompetenz und herausragendem Engagement betreute sie den Verein und unterstützte die Ausbildungs- und Prüfungskommission. Ebenfalls im Jubiläumsjahr hat unsere langjähre Buchhalterin Tina Renz infolge beruflicher Neuorientierung die GeFaSuisse verlassen.
Mit Frau Silvia Degen konnte die Geschäftsleitung per 1. September 2018 reibungslos weitergeführt werden. Frau Degen ist als Gefahrgutbeauftragte für SafeConsult AG tätig und als Mitarbeitende der SPEDLOGSWISS bereits mit dem Aufgabengebiet der GeFaSuisse vertraut.

Die GeFaSuisse hat sich in den vergangenen 20 Jahren als führender Anbieter von Schulung und Prüfung von Gefahrgutbeauftragten (GGB) in der deutsch- und französischsprachigen Schweiz einen Namen gemacht.

Folgende Trägerorganisationen gehören der GeFaSuisse an:

- ASTAG – Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
- SBB – Schweizerische Bundesbahnen Infrastruktur
- SCIENCE INDUSTRIES 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

Geschäftsstelle: SPEDLOGSWISS, Elisabethenstrasse 44, Postfach, 4002 Basel

Der Aufwand hat sich gelohnt: Auch im vergangenen Jahr blieb die Schweiz von ernsten Gefahrgutvorfällen verschont. Das ist mitunter den GGB zu verdanken, die mit viel Arbeit und Umsicht helfen, Unfälle zu vermeiden. Der Einsatz eines GGB ist aufgrund der Gefahrgutbeauftragten-Verordnung (GGBV) bekannterweise Pflicht für alle Unternehmen, die den Gefahrgutvorschriften über der Freigrenze unterstehen. Dabei steht immer die Verkehrssicherheit im Vordergrund.

Der Preisdruck und Fachkräftemangel nehmen überall zu, und sich im Dickicht der europäischen Regelwerke zum Gefahr-

GeFaSuisse

Auteur: Gallus Bürgisser, président de GeFaSuisse

En 2018, GeFaSuisse a célébré un anniversaire – celui de ses 20 ans d'existence. 2018 a toutefois également été l'année des changements.

Annelies Greney qui a participé activement à la destinée de GeFaSuisse dès le début, y compris en tant que gérante depuis 2000, a pris une retraite bien méritée. Avec une grande compétence et un engagement exceptionnel, elle s'est occupée de l'association et a épaulé la commission de formation et d'examen. Au cours de l'année d'anniversaire également, Tina Renz, comptable chez nous pendant de nombreuses années, a également quitté GeFaSuisse pour cause de réorientation professionnelle.
Madame Silvia Degen a repris la direction de l'association sans aucun heurt le 1er septembre 2018. Madame Degen travaille comme conseillère à la sécurité pour SafeConsult AG et le domaine d'activité de GeFaSuisse lui est déjà familier en tant que collaboratrice de SPEDLOGSWISS.
Au cours des 20 dernières années, GeFaSuisse s'est fait un nom en Suisse romande et en Suisse alémanique comme principal fournisseur de formations et d'examens des conseillers à la sécurité (CS).

Les organisations responsables suivantes font partie de GeFaSuisse:

- ASTAG – Association suisse des transports routiers
- CFF – Chemins de fer fédéraux suisses, division Infrastructure
- SCIENCE INDUSTRIES 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

Secrétariat: SPEDLOGSWISS, Elisabethenstrasse 44, case postale, 4002 Bâle.

Les efforts ont été payants: l'année dernière, la Suisse n'a de nouveau enregistré aucun accident sérieux dans le trafic des marchandises dangereuses. Cela a été possible grâce aux conseillers à la sécurité, dont le travail considérable et la prudence aident à éviter les accidents. En raison de l'Ordonnance sur les conseillers à la sécurité (OCS), l'emploi d'un conseiller à la sécurité est, comme chacun sait, obligatoire pour toutes les entreprises soumises aux prescriptions relatives au trans-

guttransport zurechtzufinden, ist nicht immer einfach. Eine verlässliche Hilfe bieten hier die jährlich durchgeführten GeFaSuisse-Gefahrguttage in der Deutsch- und Westschweiz.
Der Vorstand der GeFaSuisse hat sich im Berichtsjahr aber auch mit der strategischen Ausrichtung des Vereins auseinandergesetzt. Denn die Konkurrenz ist gross und die Preise sind tief.
Dem Vereinszweck entsprechend soll sich die GeFaSuisse im Ausbildungs- und Prüfungsbereich weiterentwickeln und ihre führende Position im hartumkämpften Markt ausbauen.

Dies wird nur mit grossem Engagement von kompetenten Personen möglich sein, die ihre kostbare Zeit und ihr Wissen in den Verein einbringen. Ein grosser Dank gebührt daher dem gesamten GeFaSuisse-Team und der professionellen Sekretariatsführung durch Frau Silvia Degen von SPEDLOGSWISS.

Weitere Informationen zur GeFaSuisse sowie zum Ausbildungs- und Prüfungsangebot sind unter www.gefasuisse.ch zu finden.

port de marchandises dangereuses au-delà de la limite libre. Dans ce contexte, la sécurité du trafic occupe toujours le premier plan.

La pression sur les prix et le manque de main-d'œuvre spécialisée ne cessent d'augmenter partout et il n'est pas toujours simple de s'y retrouver dans la jungle des règlementations européennes en matière de transport de marchandises dangereuses. Les Journées des produits dangereux organisées chaque année par GeFaSuisse en Suisse romande et en Suisse alémanique proposent ici une aide fiable.

Le comité de direction de GeFaSuisse s'est également penché toutefois sur l'orientation stratégique de l'association au cours de l'année sous revue. Car la concurrence est importante et les prix sont bas. Conformément au but de l'association, GeFaSuisse continuera à se développer dans le domaine de la formation et des examens et confortera sa position de leader sur le marché très disputé.

Cela n'est possible qu'avec l'enthousiasme de personnes compétentes qui investissent leur temps précieux et leur savoir dans l'association. Nous adressons donc tous nos remerciements à l'ensemble de l'équipe GeFaSuisse et à la gestion professionnelle du secrétariat, assurée par Madame Silvia Degen de SPEDLOGSWISS.

Des informations supplémentaires sur GeFaSuisse ainsi que sur l'offre de formations et d'examens sont disponibles sur www.gefasuisse.ch.

Peter Bösch
Präsident Groupement Fer
und Mitglied des Vorstands SPEDLOGSWISS
Président Groupement Fer
et membre du comité SPEDLOGSWISS

Groupement Fer/ Groupement Fret

Autor: Peter Bösch

Der Vorstand des Groupement Fer (GF) setzte sich im Berichtsjahr wie folgt zusammen: Peter Bösch, DHL Logistics (Schweiz) AG; Claudio Licci, Vizepräsident, Lamprecht Transport AG; Andreas Antenen, Leschaco (Suisse) SA (ab 13.6.2018); Daniel Girod, Schneider & Cie AG; Jörg Kunz (Mitglied bis 13.6.2018); Remo Schlup, Schneider & Cie AG (Mitglied ab 1.10.2018); Christian Richner, Fracht AG (Mitglied ab 13.6.2018), Urs Müller, Geschäftsstellenleiter.

Ende Juni 2018 begann der Wasserstand des Rheins kontinuierlich zu sinken, um erst fünfeinhalb Monate später wieder die gewohnte Höhe zu erreichen. Den Negativrekord schreibt der 22. Oktober 2018 mit 25 cm Wasserstand am Pegel Kaub. Von dieser Entwicklung sollten die Operateure der Seehafen-Shuttlezüge profitieren, könnte man meinen. Einerseits trifft dies zu: Niederwasser im Rhein bedeutet Hochsaison auf der Schiene. Andererseits sind die Infrastrukturen der Operateure und Terminals auf eine optimale Auslastung bei mittlerem Verkehrsaufkommen ausgelegt. Reserven können aus wirtschaftlichen Gründen nicht dauerhaft bereitgehalten werden.

Die ungewöhnlich lange Niederwasserperiode führte zur konstanten Überbuchung der verfügbaren Kapazitäten im Bahn-Shuttleverkehr. Der Terminal Basel SBB GB (Wolf), den Hupac, Lineas und SBB Cargo für den Umschlag ihrer Verkehre nutzen, musste zwischen August und Dezember 2018 an rund 20 Tagen für die Anlieferung von Exportverkehren geschlossen werden, denn die Abstellflächen waren belegt. Die Folgen daraus sind bekannt: blockierte LKW-Chassis, Short Shipments und hohe Zusatzkosten bei allen an der Transportkette beteiligten Unternehmen. Im Dezember 2018 drohte diese Situation vollends zu eskalieren. Der GF-Vorstand lud zum «Round Table» mit den primär betroffenen Akteuren ein, um gemeinsam Lösungen zu erarbeiten. Verschiedene Massnahmen wie Vergrösserung der Abstellfläche im Terminal und bessere Trak-

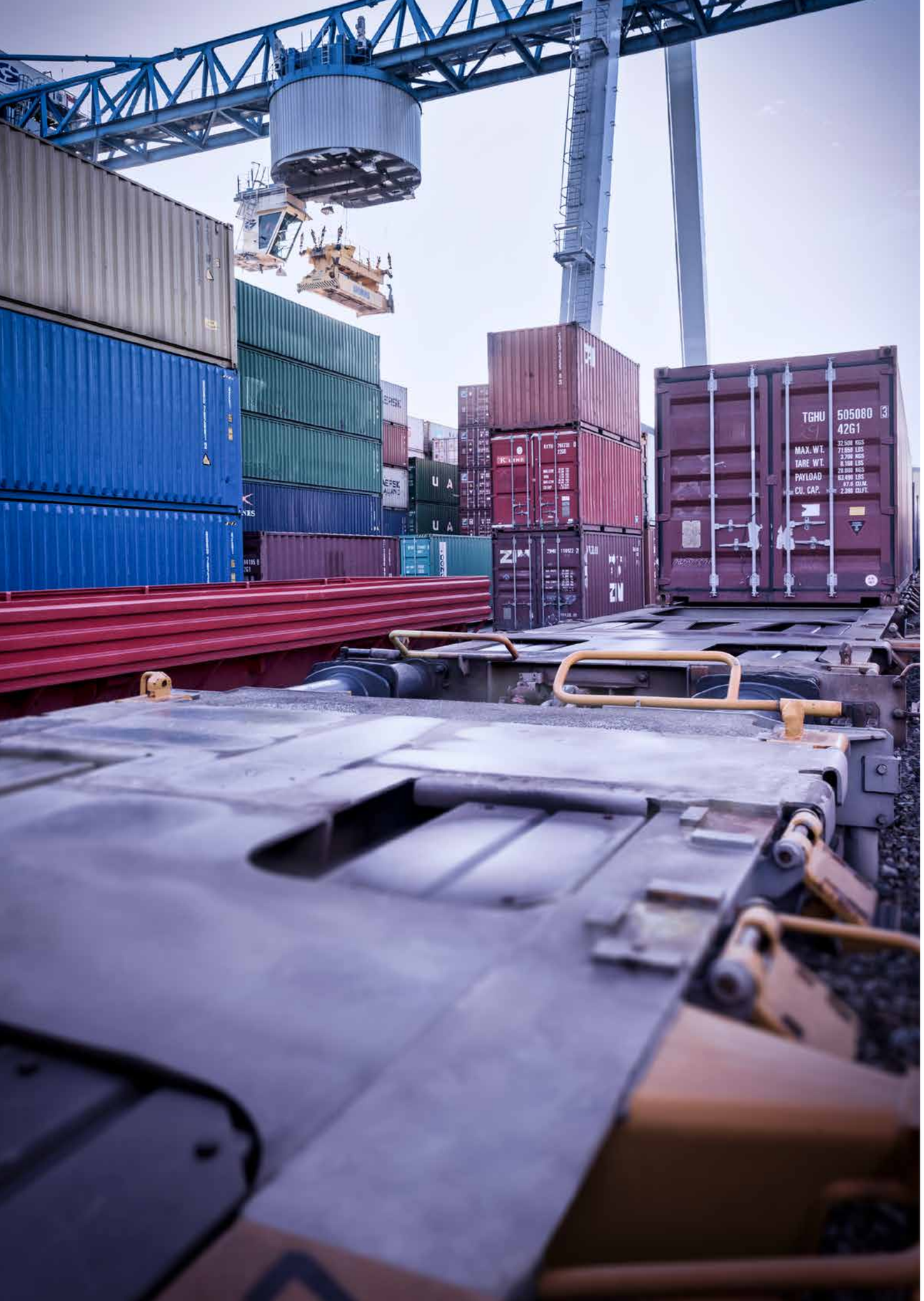
Groupement Fer/ Groupement Fret

Auteur: Peter Bösch

Au cours de l'année sous revue, le comité de direction du Groupement Fer (GF) était composé comme suit: Peter Bösch, DHL Logistics (Schweiz) AG; Claudio Licci, vice-président, Lamprecht Transport AG; Andreas Antenen, Leschaco (Suisse) SA (à compter du 13.6.2018); Daniel Girod, Schneider & Cie AG; Jörg Kunz (membre jusqu'au 13.6.2018); Remo Schlup, Schneider & Cie AG (à compter du 1.10.2018); Christian Richner, Fracht AG (à compter du 13.6.2018); Urs Müller, directeur du bureau.

Fin juin 2018, le Rhin a commencé à baisser de manière continue avant de remonter à son niveau habituel au bout de seulement cinq mois et demi. Le record négatif a été enregistré le 22 octobre 2018 avec un niveau de 25 cm à l'échelle de Kaub. On pourrait croire que les opérateurs des navettes de ports de mer profiteraient de ce développement. D'une part, c'est effectivement le cas: les basses eaux du Rhin entraînent en effet un véritable essor du trafic sur le rail. D'autre part, les infrastructures des opérateurs et des terminaux sont conçues pour être utilisées au maximum de leurs capacités dans le cadre d'un volume de trafic moyen. Et pour des raisons économiques, il n'est pas possible de disposer de réserves en permanence.

La période inhabituellement longue de basses eaux s'est soldée par une surréservation constante des capacités disponibles dans le trafic par navette ferroviaire. Le terminal de Bâle CFF GB (Wolf), qui est utilisé par Hupac, Lineas et CFF Cargo pour le transbordement de leurs trafics, a dû fermer entre août et décembre 2018 pendant une vingtaine de jours pour la livraison de trafics d'exportation, car les aires de stockage étaient occupées. Les conséquences de ces circonstances sont connues: des châssis de camions bloqués, des livraisons incomplètes et des coûts supplémentaires élevés pour toutes les entreprises impliquées dans la chaîne logistique. Au mois de décembre 2018, cette situation a menacé de dégénérer du tout au tout. Le comité de direction du GF a alors invité les ac-



tionsqualität im Longhaul wurden beschlossen und bis März 2019 umgesetzt. Sie tragen zu einer spürbaren Entspannung der Situation bei.

Treffen die Prognosen der Klimaforschung zu, werden lange Niederwasserperioden von der Ausnahme zur Regel. Dies scheint einer der Motivationsgründe für Operateure zu sein, um im Schweizer Markt aktiv zu werden. Im September des Berichtsjahres lancierte Naviland Cargo einen Shuttledienst zwischen Chavornay und den französischen Seehäfen Marseille, Fos und Le Havre. Das Angebot fand keine Resonanz und wird zurzeit auf tiefem Niveau mittels LKW-Shuttles über Dijon von Naviland-Cargo betrieben. Weitere Entwicklungen mit den Süd- und Nordhäfen sind erkennbar, das GF wird sie genau verfolgen.

Im Frühjahr 2018 kündigte SBB Cargo an, die Hälfte ihrer 340 Zustellpunkte für Einzelwagenladungsverkehre (EWLV) zu überprüfen. Mit durchschnittlich zwei Wagen pro Tag sei ein wirtschaftlicher Betrieb nicht gewährleistet, meldete die Cargobahn. Gleichzeitig soll der System-WLV gestärkt werden. Als Plattform für die Konzeptentwicklung wurde die IG Wagenladungsverkehr (IGW) gegründet, mit SBB Cargo, dem VAP als Vertreterin der verladenden Wirtschaft und dem VöV als Vertreterin der Verkehrsunternehmen. Die Resonanz aus den ersten Meetings und Workshops der IGW ist durchwegs positiv.

2018 hat SBB Cargo das Unternehmen wirtschaftlich fit gemacht, u. a. durch eine Wertberichtigung. Ab 1. Januar 2019 wird in einem weiteren Schritt die bisherige Division Güterverkehr zur eigenständigen Konzerngesellschaft. SBB Cargo wird damit die Grundlage schaffen, um Drittbeteiligungen im Jahr 2019 zu realisieren. Für das Groupement Fer werden Aktionariat, Verwaltungsrat und Marktausrichtung Indiz dafür sein, wie intensiv die künftige Zusammenarbeit zwischen dem GF und SBB Cargo ausfallen wird.

Der Vorstand traf sich im Berichtsjahr in Arbeitsgruppen quartalsweise mit Contargo, Hannibal, Hupac, Lineas und Transfracht zu Quality Performance Meetings. Ziel dieser Meetings ist die Bearbeitung und Lösung aktueller, operativer Themen. Gleichzeitig wurde die Verkehrsentwicklung besprochen, mit dem Ziel, die Mengen zu kanalisieren, um weiterhin regelmässige Shuttle-Rundläufe sicherzustellen. Ausserdem engagiert sich das GF noch immer in der Begleitgruppe Schienengüterverkehr des Bundesamts für Verkehr (BAV). Die Gruppe arbeitet an der künftigen Verkehrslandschaft Schweiz; das GF bildet dabei die Bedürfnisse in der operativen Praxis der Speditionswirtschaft in diesem Gremium ab.

teurs en premier lieu concernés à participer à une «table ronde» dans le but d'élaborer ensemble des solutions. Diverses mesures comme l'agrandissement de l'aire de stockage dans le terminal et l'amélioration de la qualité de la traction dans le « longhaul » ont été décidées et seront mises en œuvre d'ici le mois de mars 2019. Elles permettront de désamorcer sensiblement la situation.

Si les prévisions de la climatologie s'avèrent justes, les longues périodes de basses eaux passeront de l'exception à la règle. Cela semble être l'une des motivations qui poussent les opérateurs à intervenir activement sur le marché suisse. Au mois de septembre de l'année sous revue, Naviland Cargo a lancé un service de navette entre Chavornay et les ports maritimes français de Marseille, Fos et Le Havre. Cette offre n'a pas connu le succès escompté et est exploitée actuellement à son niveau le plus bas au moyen de navettes de camions via Dijon par Naviland Cargo. D'autres développements sont reconnaissables avec les ports du sud et du nord et le GF les suivra de près.

Au printemps 2018, CFF Cargo a annoncé l'inspection de la moitié de ses 340 points de desserte pour les trafics par wagons complets isolés (TWCI). Avec en moyenne deux wagons par jour, une exploitation rentable ne peut pas être garantie, a déclaré l'entreprise ferroviaire. Parallèlement, le système de trafic par wagons complets (TWC) doit être renforcé. La Communauté d'intérêts du trafic par wagons complets (CI TWC) a été fondée avec CFF Cargo, la VAP en qualité de représentante du secteur des chargeurs et l'UTP en tant que représentante des entreprises de transport, afin de servir de plateforme pour le développement de concepts. Les premiers ateliers et réunions de la CI TWC ont reçu un accueil tout à fait positif.
En 2018, CFF Cargo a viabilisé économiquement l'entreprise, entre autres grâce à un ajustement des valeurs. À compter du 1er janvier 2019, l'actuelle division Transport de marchandises deviendra une société autonome du groupe dans le cadre d'une étape complémentaire. CFF Cargo créera ainsi la base nécessaire à la réalisation de participations de tiers en 2019. Pour le Groupement Fer, l'actionnariat, le conseil d'administration et l'orientation du marché seront une indication de l'intensité de la future collaboration entre le GF et CFF Cargo.

Au cours de l'année sous revue, le comité de direction s'est réuni à raison d'une fois par trimestre au sein de groupes de travail avec Contargo, Hannibal, Hupac, Lineas et Transfracht pour mener des «Quality Performance Meetings». L'objectif de ces réunions est le traitement et la résolution de thèmes opérationnels actuels. Parallèlement, l'évolution du trafic a été discutée avec pour objectif de canaliser les quantités pour garantir à l'avenir également des échanges tournants réguliers des navettes. Par ailleurs, le GF continue de s'engager au sein du groupe d'accompagnement Fret ferroviaire de l'Office fédéral des transports (OFT). Le groupe travaille dans cette commission à la création d'un futur paysage des transports suisses; le GF représente ici les besoins de la pratique opérationnelle du secteur des transitaires au sein de cette commission.

Thomas Schwarzenbach
Mitglied des Verwaltungsrats SafeConsult AG
Membre du conseil d'administration SafeConsult SA

SafeConsult AG

Autor: Thomas Schwarzenbach

Die SafeConsult AG wurde im Jahr 2001 gegründet und ist eine 100%-Tochterunternehmung der SPEDLOGSWISS. Ihre Kernkompetenz liegt im Bereich des Gefahrgutmanagements. Die SafeConsult AG bietet den SPEDLOGSWISS-Mitgliedern ein breites Netzwerk an Consulting-Partnern sowie ausgezeichnete Verbindungen zu Vertretern aus Behörden und vielen befreundeten, namhaften Verbänden an. Damit ist SafeConsult AG als wohl einzige Schweizer Anbieterin in der Lage, das Thema Gefahrgut mit angewandtem Fachwissen aus der Speditions- und Logistikbranche zu verbinden.
Wie bereits im Jahresbericht 2017 vermerkt, wurde unsere Branchenlösung Nr. 23 für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz (EKAS) im Berichtsjahr in die Branchenlösung der ASTAG integriert. So wurde ab 01.01.2018 folgerichtig die gesamte EKAS-Betreuung in die Hände der Fachleute der ASTAG gelegt. Der Übergang verlief bestens, so dass wir nun die neue Platzierung dieses EKAS-Produkts als abgeschlossen betrachten können.
SafeConsult AG konzentriert sich demzufolge auf ihre Kernkompetenz: Gefahrgut. Auch 2018 konnten wir wieder viele Schulungen durchführen und Beratungsdienstleistungen vor allem bei den SPEDLOGSWISS-Mitgliedsfirmen erbringen.
Unsere Fachleute waren in den Bereichen Gefahrgut auf allen Verkehrsträgern und Security im Luftfrachtbereich für bekannte Versender und reglementierte Beauftragte im Einsatz. Die Firma SafeConsult AG ist gerüstet, ihre Kunden als kompetent besetzte Firma professionell zu beraten und zu unterstützen. Durch diese bewusste Fokussierung auf unsere Kernkompetenzen ist das Geschäftsmodell der SafeConsult AG noch präziser auf die Anforderungen der Speditions- und Logistikwirtschaft ausgerichtet. Ich bedanke mich an dieser Stelle bei unseren vielen Kunden für die jahrelange Treue und das Vertrauen, das sie uns im äusserst anspruchsvollen Gefahrgutbereich schenken.

SafeConsult SA

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. SafeConsult AG offre aux membres de SPEDLOGSWISS un large réseau de partenaires conseil ainsi que d'excellentes liaisons avec les représentants de pouvoirs publics et de nombreuses associations de renom amies. SafeConsult AG est donc probablement le seul fournisseur suisse à même d'allier le thème des marchandises dangereuses avec une expertise issue de la branche de l'expédition et de la logistique.
Ainsi que cela a déjà été mentionné dans le rapport annuel 2017, notre solution sectorielle n° 23 pour le domaine de la sécurité du travail et de la protection de la santé (EKAS) a été incorporée dans la solution sectorielle de l'ASTAG au cours de l'année sous revue. Ainsi, la totalité de l'encadrement du domaine EKAS a été logiquement remis entre les mains des experts de l'ASTAG à partir du 01.01.2018. La transition s'est faite au mieux de telle sorte que nous pouvons désormais considérer que le nouveau placement de ce produit EKAS est terminé.
SafeConsult AG se concentre par conséquent sur sa compétence principale, à savoir les marchandises dangereuses. En 2018 également, nous avons pu organiser à nouveau de nombreuses formations et fournir des prestations de conseil notamment auprès des entreprises membres de SPEDLOGSWISS. Nos experts sont intervenus dans les domaines des marchandises dangereuses, tous modes de transport confondus, et de la sécurité dans le secteur du fret aérien pour des expéditeurs connus et des agents habilités. La société SafeConsult AG est équipée pour conseiller et soutenir de manière professionnelle ses clients car elle emploie un personnel compétent. Grâce à cette concentration délibérée sur nos compétences principales, le modèle d'entreprise de SafeConsult AG est conçu pour répondre avec encore davantage de précision aux exigences de la branche de l'expédition et de la logistique. Je profite de l'occasion qui m'est ici donnée pour remercier nos nombreux clients de leur longue fidélité et de la confiance qu'ils nous témoignent dans le domaine extrêmement exigeant des marchandises dangereuses.

efreight AG: das erste Jahr

Autor: Thomas Schwarzenbach,
Präsident des Verwaltungsrats

Im Jahresbericht 2017 der SPEDLOGSWISS konnte ich Sie informieren, dass wir an der Gründung einer neuen Aktiengesellschaft beteiligt sind, zusammen mit anderen Verbänden. Es ging aus Sicht unseres Verbandes darum, das Produkt DATACENTER, entstanden aus der Umsetzung des Speditionsauftrags in elektronischer Form, zu überführen in eine neue, grössere, übergreifende Umgebung. In der neu gegründeten Aktiengesellschaft efreight AG, an der sich neben SPEDLOGSWISS auch die Verbände IG AirCargo Switzerland, Swiss Shippers' Council (SSC) und Verein Netzwerk Logistik (VNL) beteiligen, wird die Entwicklung und Betreuung der Produkte des elektronischen Datenaustausches in der Speditions- und Logistikwirtschaft abgedeckt. efreight AG ging am 1. Juli 2017 operativ an den Start und hat per 31.12.2018 das erste Geschäftsjahr, ein sogenanntes «Langjahr», erfolgreich absolviert. Erfolgreich heisst: nach Plan. Die Aktionäre haben sich bei der Gründung auf einen detaillierten Businessplan gestützt, dessen Inhalte wie vorgesehen umgesetzt werden konnten.

Eine erfolgreiche Geschäftsidee braucht Präsenz. Aus diesem Grunde haben wir uns mit efreight schon im ersten Jahr an Logistikveranstaltungen gezeigt. Die Geschäftsleiter Philipp Muster und Peter Somaglia waren beispielsweise an der Messe «Logistics and Distribution» am 12. April 2018 in Zürich. Wir stellten unsere Dienstleistungen im Rahmen des Technologie- und Innovationsparks (TIP) des VNL vor. Innovation endet bekanntlich nicht mit der Entwicklung neuer Produkte und Dienstleistungen, sondern ist erst dann gegeben, wenn der Markt bereit ist, dafür zu bezahlen. Viele gute Produkte und Ideen scheitern jedoch daran, dass sie den Weg in den Markt nicht finden. efreight stellte auf der Messe ihr neues Produkt DGOffice vor – eine Software zur Erstellung von Online-Gefahrgutdeklarationen, um Firmen in allen Aspekten der Vorbereitung und Abwicklung von Gefahrguttransporten zu unterstützen. An der Evaluation dieser Lösung für efreight AG war die Gefahrgutspezialistin und SPEDLOGSWISS-Tochter SafeConsult AG involviert.

Daneben war efreight auch am Logistik-Forum des VNL im Verkehrshaus der Schweiz präsent. Am Dienstag, 6. November 2018, fand die zweite Ausgabe dieses Forums statt. Es fanden sich über 120 Teilnehmer ein, um sich über das aktuelle Thema «Digital Value Chains» – Mehrwert durch Digitalisierung in den Wertschöpfungsketten, auszutauschen. Auch hier war es für efreight wichtig, präsent zu sein und neue Kundenkontakte aufzubauen.

efreight AG: la première année

Auteur: Thomas Schwarzenbach,
président du conseil d'administration

Dans le rapport annuel 2017 de SPEDLOGSWISS, j'ai pu vous informer que nous sommes impliqués dans la création d'une nouvelle société par actions, conjointement avec d'autres associations. Du point de vue de notre association, il s'agissait de transférer le produit DATACENTER, né suite à la mise en œuvre de l'ordre de transport sous forme électronique, dans un nouvel environnement global plus vaste. La nouvelle société par actions efreight AG, à laquelle participent non seulement SPEDLOGSWISS, mais aussi les associations IG AirCargo Switzerland, Swiss Shippers' Council (SSC) et Verein Netzwerk Logistik (VNL), couvre le développement et le suivi des produits d'échange électronique de données dans la branche de l'expédition et de la logistique. La mise en service opérationnelle d'efreight AG a eu lieu le 1er juillet 2017 et la société a accompli avec succès son premier exercice, sous la forme d'un «exercice prolongé», au 31.12.2018. Avec succès signifie comme prévu. Les actionnaires se sont appuyés lors de la création sur un plan d'affaires détaillé dont les contenus ont pu être mis en œuvre conformément à ce qui avait été initialement prévu.

Une idée commerciale gagnante exige de la présence. C'est la raison pour laquelle nous avons pris part avec efreight à des manifestations logistiques dès la première année. Les directeurs, Philipp Muster et Peter Somaglia, ont participé par exemple au salon «Logistics & Distribution» le 12 avril 2018 à Zurich. Nous avons présenté nos prestations de service dans le cadre du TIP (parc d'innovation et de technologie de la logistique) du VNL. Comme chacun sait, l'innovation ne s'arrête pas au développement de nouveaux produits et prestations de service, mais n'existe que lorsque le marché est prêt à en payer le prix. Beaucoup de bons produits et idées échouent toutefois car ils ne parviennent pas à accéder au marché. efreight a présenté au salon son nouveau produit DGOffice – un logiciel avec lequel il est possible de dresser des déclarations en ligne de marchandises dangereuses pour aider les sociétés à faire face à tous les problèmes posés par la préparation et le traitement des transports de marchandises dangereuses. SageConsult AG, spécialiste des marchandises dangereuses et filiale de SPEDLOGSWISS, a pris part à l'évaluation de cette solution pour efreight AG.

Par ailleurs, efreight a également participé au forum de logistique du VNL au Musée Suisse des Transports. La deuxième édition de ce forum a eu lieu le mardi 6 novembre 2018. Plus de 120 participants s'y sont retrouvés pour échanger sur le thème actuel des «Digital Value Chains» – valeur ajoutée grâce à la numérisation dans les chaînes de création de valeur. Ici aussi, il était important pour efreight d'être présent et de nouer des liens avec de nouveaux prospects.

Bei der elektronischen Abbildung logistischer Prozesse konnte efreight im ersten Geschäftsjahr nahtlos an die Weiterentwicklungen anknüpfen, die bereits vorhanden waren. Grosse Kunden wie Lindt & Sprüngli, Manor oder Coop gaben uns Weiterentwicklungen in Auftrag. Letzterer wird zukünftig die B2B-Transaktions- und Informationsplattform von efreight für die Abwicklung der internationalen Gütertransporte nutzen. In einem ersten Projektschritt wurde eine Schnittstelle zwischen dem firmeneigenen SAP-System zur efreight-Plattform für die Transportaufträge und Status-Rückmeldungen eingerichtet. In einem zweiten Schritt folgen dann die Logistikdienstleister mit den Containernachläufen (Bahn, Rhein, Strasse) von den europäischen Seehäfen, weitere Spediteure in den Europa-Verkehren sowie die LCL-Transporte aus dem Fernen Osten. In der letzten Projektphase werden Perishables-Transporte (Früchte und Gemüse) und die damit verbundenen Dienstleister in das System integriert.

Eine zunehmende Anzahl von Firmen aus der Speditionswirtschaft, der Industrie und dem Detailhandel erkennen und nutzen die Vorteile der efreight-Plattform und können mit dieser ihre eigenen Prozesse optimieren. Rund 400 Anwender auf allen Kontinenten arbeiten inzwischen auf der efreight-Plattform. Zu den aktiven Nutzern gehören Schweizer Lebensmittelhersteller, Detailhändler, Chemie- und Pharmaunternehmen sowie über 50 Spediteure weltweit sowie einige namhafte Fluggesellschaften.
Dass efreight einem Konglomerat von Verbänden gehört, hat sich wie erwartet als eines der wichtigsten Verkaufsargumente herausgestellt. Die Firma muss nicht möglichst schnell wachsen, sondern das Wachstum soll behutsam, aber stetig vorangetrieben werden. Damit ist für den Kunden das Signal von vornherein klar: Es geht um eine langfristige Perspektive, welche efreight AG verfolgt.

Die Migration unserer bestehenden Kunden vom früheren System «Webentry» auf unsere neue digitale efreight-Plattform ist im Berichtsjahr erfolgreich und vollständig abgeschlossen worden. Der gute Geschäftsverlauf ermöglichte es, das Fachwissen auf der Geschäftsstelle auszubauen und auf weitere Mitarbeitende beziehungsweise Mandatsträger auszuweiten. Unsere Kunden können bereits im nächsten Jahr mit neuen Schnittstellen und Konfigurationen noch schneller bedient werden, weil wir das Wissen der Parametrisierung zu uns holen. In Zusammenarbeit mit unserem Softwarepartner Lobster GmbH bilden wir Personal aus, welches die Parametrisierung künftig bei uns vor Ort vornehmen kann.

Darüberhinaus können unsere Kunden von unserem neuen Beratungsprodukt profitieren. Die eigens von uns zur Ermittlung der Anforderungen einer Transformation zu digitalen Prozessen entwickelte Checkliste und die Gap-Analyse dazu ermöglichen es uns, den Kunden den Nutzen bei einer Digitalisierung der Logistikprozesse aufzuzeigen. Wir haben zur Abdeckung dieser Angebote das Team vergrössern können.

Concernant la représentation électronique de processus logistiques, efreight a pu continuer sans aucun problème durant le premier exercice dans le sillage des perfectionnements qui existaient déjà. De gros clients comme Lindt & Sprüngli, Manor ou Coop nous ont chargés du développement de perfectionnements. Coop utilisera à l'avenir la plateforme de transaction et d'information B2B d'efreight pour le traitement des transports de marchandises internationaux. Durant la première phase du projet, on a créé une interface entre le système SAP de la société et la plateforme efreight pour les ordres de transport et les retours de statut. Viennent ensuite, dans une deuxième phase, les prestataires logistiques avec les acheminements d'aval des conteneurs (train, Rhin, route) depuis les ports maritimes européens, d'autres transitaires dans les trafics en Europe ainsi que les transports LCL (Less Container Load ou chargement partiel) depuis l'Extrême-Orient. Dans la dernière phase du projet, les transports de denrées périssables (fruits et légumes) et les prestataires y afférents sont intégrés dans le système.

Un nombre croissant de sociétés de la branche de l'expédition, de l'industrie et du commerce de détail reconnaissent et mettent à profit les avantages de la plateforme efreight grâce à laquelle elles peuvent optimiser leurs propres processus. Environ 400 utilisateurs sur tous les continents travaillent désormais sur la plateforme efreight. Des producteurs alimentaires, des commerçants de détail, des entreprises de l'industrie chimique et pharmaceutique de Suisse ainsi que plus de 50 transitaires à travers le monde et un certain nombre de compagnies aériennes de renom comptent parmi les utilisateurs actifs.
Le fait qu'efreight appartienne à un conglomérat d'associations s'est révélé un argument de vente majeur, ainsi que l'on s'y attendait. La société ne doit pas se développer aussi rapidement que possible, mais croître à une allure prudente et constante. De cette manière, il est d'emblée clair pour le client qu'efreight AG poursuit une perspective à long terme.

La migration de nos clients actuels de l'ancien système «Webentry» vers notre nouvelle plateforme numérique efreight s'est terminée définitivement et positivement pendant l'année sous revue. La bonne marche des affaires a permis de développer le savoir pratique au bureau et de l'étendre à d'autres collaborateurs ou mandataires. Dès l'année prochaine, nos clients pourront donc être encore plus rapidement servis avec de nouvelles interfaces et configurations parce que nous utilisons le savoir acquis en matière de paramétrage. En collaboration avec notre partenaire logiciel Lobster GmbH, nous formons du personnel qui pourra à l'avenir se charger du paramétrage sur place chez nous.

Par ailleurs, nos clients peuvent profiter de notre nouveau produit de conseil. La liste de contrôle que nous avons personnellement mise au point dans le but de définir les exigences d'une transformation en processus numériques et l'analyse des lacunes nous permettent de présenter aux clients les avantages dans le cadre d'une numérisation des processus logistiques. Nous avons pu agrandir l'équipe afin de couvrir ces offres.

Die Entwicklung von efreight AG verlief bereits im ersten Jahr ihres Bestehens nach Plan. Neue Chancen von Kooperationen, welche zu Beginn der Firmengründung noch nicht in Aussicht standen, ergeben sich. Das erzeugt wiederum weitere, unerwartete Entwicklungspotentiale, die wir nutzen wollen. Dem zweiten Betriebsjahr von efreight AG sehen wir deshalb dank des grossen Engagements der Mitarbeitenden mit Freude und Zuversicht entgegen.

www.efreight.ch

Le développement d'efreight AG s'est déroulé comme prévu dès la première année de son existence. De nouvelles opportunités de coopération qui n'étaient pas encore envisageables dans les premiers temps de la création de la société, sont apparues. Cela génère à son tour d'autres potentiels de développement inattendus dont nous souhaitons profiter. C'est la raison pour laquelle nous envisageons la deuxième année de rapport d'efreight AG avec joie et confiance grâce à l'engagement exceptionnel des collaborateurs.

www.efreight.ch

Finanzen

Autor: Thomas Schwarzenbach

Im Berichtsjahr ergaben sich bei den Erträgen und Kosten der Geschäftsstelle finanziell keine unvorhergesehenen Effekte, womit die Umlage im geplanten Rahmen ausfällt. Das gute Wirtschaftsjahr 2018 spürten wir als Branchenverband durch einen gegenüber dem Vorjahr gehaltenen Bruttogewinn bei den Waren und vor allem durch höhere Erträge aus Kursen und Weiterbildungsangeboten. Wir ernten damit die Früchte der in den letzten zwei Jahren getätigten Investitionen in neue Weiterbildungsangebote, welche im Berichtsjahr ertragswirksam wurden. Der Anteil an Mitgliederbeiträgen am Gesamtertrag stabilisierte sich weiter im Bereich der Hälfte aller Erträge.

Sämtliche Projekte konnten wir erneut aus dem laufenden Geschäft finanzieren. Anstehende Projekte im Grundbildungsbereich werden die flüssigen Mittel tendentiell senken. Wir schliessen das Jahr 2018 mit einem Gewinn von CHF 4'000.- ab.

Finances

Rapport: Thomas Schwarzenbach

Au cours de l'année sous revue, il n'y a eu aucun effet inattendu sur le plan financier en ce qui concerne les recettes et les coûts du bureau, ce qui aboutit à une suppression de la répartition dans le cadre prévu. En tant qu'association de la branche, nous avons ressenti le bon exercice 2018 par le biais d'un bénéfice brut maintenu par rapport à l'année précédente au niveau des marchandises et surtout par une augmentation des recettes générées par les cours et les offres de formation continue. Nous récoltons ainsi les fruits des investissements réalisés au cours des deux dernières années dans de nouvelles offres de formation continue qui se sont révélées rentables au cours de l'année sous revue. La part des cotisations des membres sur les recettes totales s'est davantage stabilisée au niveau de la moitié de l'ensemble des recettes.

Nous avons été en mesure encore une fois de financer l'ensemble des projets à partir de la trésorerie d'exploitation. Les projets en attente dans le domaine de la formation de base tendront à diminuer les liquidités. Nous clôturons l'année 2018 avec un bénéfice de CHF 4000.-.

Bilanzen per 31. Dezember 2018 und 2017

	31.12.2018	31.12.2017
	TCHF	TCHF
AKTIVEN		
Kasse	3	4
Postcheck	118	76
Banken	537	729
Flüssige Mittel	**658**	**809**
Debitoren	146	178
Verrechnungssteuer	0	0
Forderungen gegenüber Verbänden	263	207
Warenlager	52	52
Aktive Rechnungsabgrenzung	79	70
Total Umlaufvermögen	**1'198**	**1'316**
Mobilien und Einrichtungen	128	135
EDV	6	12
Beteiligungen	75	75
Total Anlagevermögen	**209**	**222**
TOTAL AKTIVEN	**1'407**	**1'538**
PASSIVEN		
Kreditoren	108	154
Kreditoren MWST	28	23
Verbindlichkeiten gegenüber Verbänden	18	40
Passive Rechnungsabgrenzung	275	347
Rückstellungen	470	470
Total Fremdkapital	**899**	**1'034**
Verbandskapital	148	148
Freie Reserven / Vortrag vom Vorjahr	356	351
Ergebnis	4	5
Eigenkapital/Vermögen	**508**	**504**
TOTAL PASSIVEN	**1'407**	**1'538**

Erfolgsrechnungen 2018 und 2017 und Budget 2019

Zusammenfassung inklusive Umlage Geschäftsstelle 83 %

	2017	2018	Budget 2019
	TCHF	TCHF	TCHF
Mitgliederbeiträge	1'281	1'236	1'280
Warenertrag	341	235	250
Schulbetrieb/Kurse	707	723	555
Übrige Erträge	265	264	202
Total Ertrag	**2'594**	**2'458**	**2'287**
Warenaufwand	271	119	139
Schulbetrieb/Kurse	307	341	186
Personalaufwand	1'102	1'087	1'169
Raumaufwand	115	122	132
Abschreibungen	28	25	27
Werbung/PR	185	206	169
Reisespesen, Sitzungen	84	82	37
Beiträge an Organisationen	59	66	66
Honorare	106	122	92
MWST, Versicherungen, IT, Büromaterial, Projekte	331	283	265
Total Aufwand	**2'588**	**2'453**	**2'282**
Betriebsergebnis	**6**	**5**	**5**
Finanzertrag	0	0	0
Finanzaufwand	0	0	0
Finanzerfolg	0	0	0
Ergebnis vor Steuern	**6**	**5**	**5**
Steuern	-1	-1	-1
Ergebnis nach Steuern	**5**	**4**	**4**

Bericht der Kontrollstelle an die Generalversammlungen

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

Als Kontrollstelle haben wir die Buchführung und die Jahresrechnung (Bilanz und Erfolgsrechnung) Ihres Verbandes für das am 31. Dezember 2018 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

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

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

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

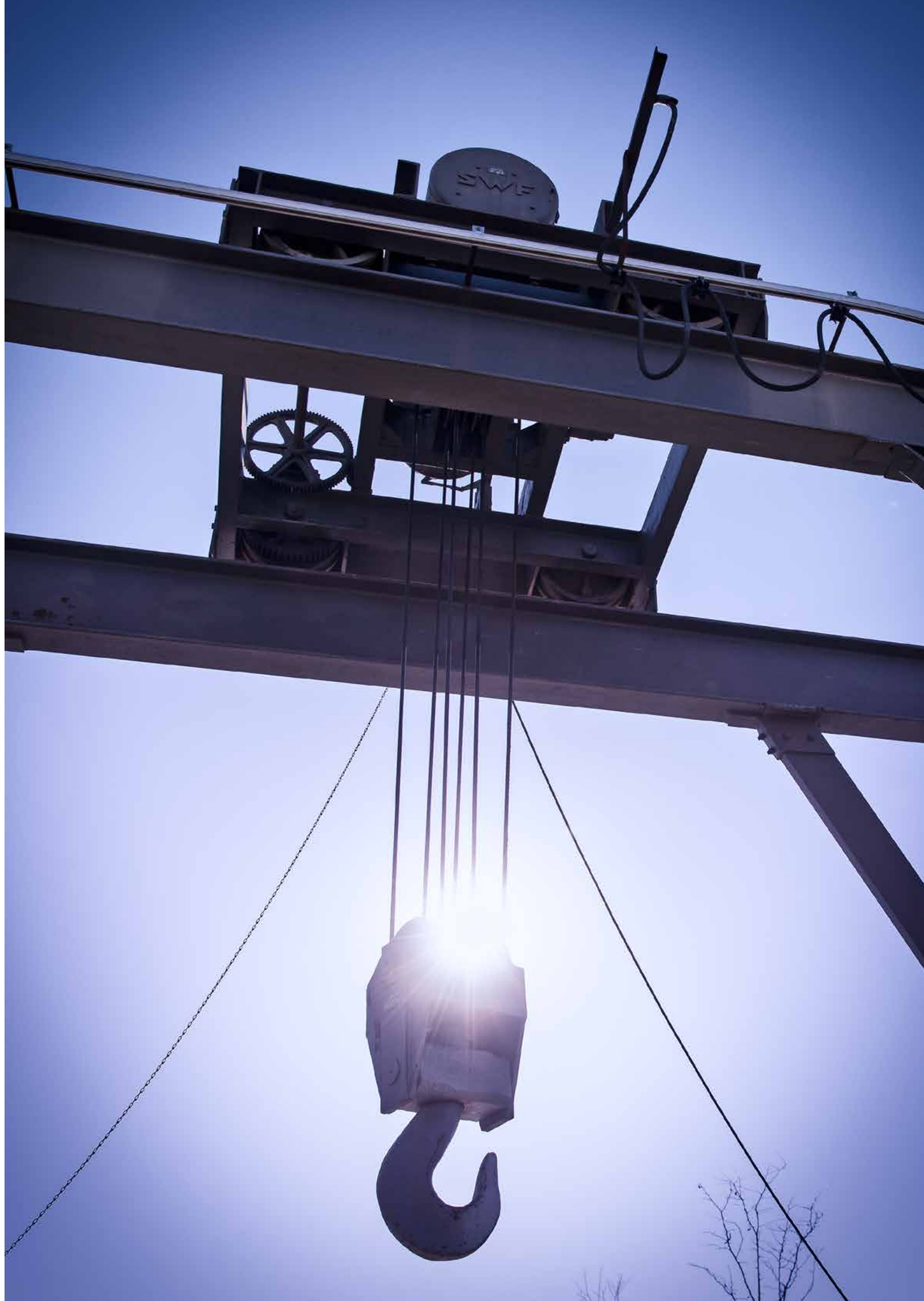
Wir empfehlen Ihnen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Die Revisoren

Patrick Grünig
Lamprecht Transport AG

Frank Kleiss
Müller-Gysin AG

Basel, 21. März 2019



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

Wir sind Mitglied von/
nous sommes membre de:

FIATA

CLECAT
european association for forwarding, transport, logistics and customs services

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