SPEDLOGSWISS INFO

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

1·2022

Inhalt

Editorial: Wer zahlt schon für Nachhaltigkeit? 4-5

Im Gespräch mit Gerry Zurmühle 6-11

Jubiläumsbuch «EuroAirport: 75 Jahre Basel-Mulhouse-Freiburg» 12

Bildung

- Weiterbildung – ein «Return on Investment!» 13
- Abschlussfeier Quereinsteiger Kurs Zoll 20/21 in Genf 15
- Aufbaukurs «Schadenspezialist*in Transport & Logistik 2.0» 18
- Kursübersicht 20

Grundbildung

- Aktueller Projektstand «Kaufleute 2023» 21
- BiVo-Schulungen für Berufsbildner*innen und Praxisausbildner*innen 22

SPEDLOGSWISS Zürich

- Unser Ausbildungsauftrag der Zukunft 23

SPEDLOGSWISS Ticino

- Info dalla sezione ticinese/Informationen aus dem Tessin 24-25

Aus der Geschäftsstelle

- Neue Mitarbeiterin auf der Geschäftsstelle 27
- Mitarbeitende der Geschäftsstelle SPEDLOGSWISS 28-29

Nachruf: Edward Crowe 30

Vorschau 31

Wichtige Termine 32

Genderhinweis: SPEDLOGSWISS verwendet bei Personenbezeichnungen und personenbezogenen Hauptwörtern in dieser SPEDLOGSWISS INFO-Ausgabe abwechselnd die weibliche und männliche Form. Entsprechende Begriffe gelten im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich für alle Geschlechter.

Editorial: Wer zahlt schon für Nachhaltigkeit?

Thomas de Courten
Nationalrat, Präsident
SPEDLOGSWISS

Klimawandel, Pandemie, Krieg: Auch im Jahr 2022 werden die Turbulenzen kein Ende nehmen. Und gleichzeitig dreht sich die Welt immer schneller. Das gilt auch für uns in Spedition und Logistik. Der elektronische Handel, die technische Entwicklung, die globale Vernetzung nehmen weiter zu. In der Folge auch die Intensivierung und Verdichtung der Versorgungsketten. Das bleibt nicht ohne Auswirkungen auf die Umwelt. In der Debatte um den Klimawandel wird Nachhaltigkeit denn auch in unserer Branche gesellschaftlich und wirtschaftlich immer relevanter. Das Schlagwort «Green Logistics» umreisst diese Thematik. Wir kennen den Begriff mittlerweile seit bald einem Jahrzehnt. Viele Unternehmen – gerade auch SPEDLOGSWISS-Mitglieder – haben sich bereits explizit der Nachhaltigkeit verpflichtet, was sich in deren Angebotsportfolio widerspiegelt. Dennoch kommen «grüne» Logistiklösungen und Angebote nur langsam auf. Sie sind noch lange nicht die Norm in der Branche. Wichtige Gründe dafür dürften die zusätzlich anfallenden Kosten sein und die Frage, ob und wie diese an die Verlader und Endverbraucher weitergegeben werden können. Die Frage, ob es für «Green Logistics» überhaupt einen rentablen Markt gibt, ist deshalb berechtigt.

Die COVID-19-Pandemie hat den Beschleunigungs-Prozess nochmals forciert. Die digitalen Umsätze sind deutlich angestiegen. Der elektronische Handel macht denn auch einen immer grösseren Anteil auf allen Wertschöpfungsstufen bis hin zum Detailhandel aus. Dieses exponentielle Wachstum wirkt sich direkt auf die Logistik- und Transportketten aus. Die Unternehmen müssen sich darauf einstellen, das erhöhte Volumen und die gestiegenen Liefererwartungen zu bewältigen.

Mit der Zunahme des Güterverkehrsvolumens steigen auch dessen Umwelt-Emissionen. Experten gehen davon aus, dass sich der CO_2-Ausstoss des Güterverkehrs bis 2050 auf mehr als 8 Milliarden Tonnen pro Jahr belaufen wird. Die Berücksichtigung dieser Auswirkungen sollte daher auf jeder To-do-Liste der strategischen und operativen Führung im Unternehmen stehen. Schliesslich rücken die mit dem Güterverkehr verbundenen Umwelteinflüsse, z.B. Lärm, Luftbelastung und Treibstoffemissionen, um nur einige zu nennen, auch in der öffentlichen Wahrnehmung zunehmend in den Fokus. Verschiedene Stakeholder der Lieferketten bauen bereits zunehmend Druck auf, der auch unsere Branche und vor allem die von ihr beauftragten Frachtführer auf allen vier Verkehrsträgern trifft.

Trotz dieses zunehmenden Fokus auf die Umwelteinflüsse des Güterverkehrs kämpfen unsere Unternehmen in der Praxis der Logistik- und Transportunternehmen mit der Frage, ob und wie viel Verlader wirklich bereit sind, für einen umweltfreundlicheren Logistikprozess zu zahlen. In einer aktuellen Logistikstudie (Simon-Kucher & Partners: Kornelia Reifenberg, 2021) aus Deutschland wurden rund 100 Experten aus verschiedenen Logistiksegmenten weltweit zur Thematik befragt.

Die Ergebnisse sind interessant: Die meisten Logistikunternehmen gehen davon aus, dass derzeit nur ein kleiner Anteil von 10 % bis 20 % der Verlader bereit ist, einen Aufpreis für grüne Logistik zu zahlen. Allerdings dürfte diese Sicht zu pessimistisch sein, weil sie nur auf die Verlader, nicht aber auf deren Kunden und die Endkonsumenten gemünzt ist. Aus Konsumentensicht dürfte die CO_2-Neutralität von Letzteren bald ähnlich vehement eingefordert werden wie Bio im Food-Bereich oder Energieeffizienz im Bereich der Investitionsgüter, von den Haushaltsgeräten bis zum Fahrzeughandel.

Partnerschaften der Produktehersteller mit Logistikdienstleistern für emissionsfreie Sendungen dürften deshalb – mindestens europaweit – bald zum Verkaufsargument werden. Die Höhe eines Mehrpreises dafür bleibt Verhandlungssache. Gemäss vorerwähnter Umfrage liegt ein im Markt akzeptierter Preisaufschlag irgendwo zwischen 3 % und 10 % der gesamten Lieferkosten.
Mit zunehmender Relevanz der Nachhaltigkeit in den Lieferketten dürfte sowohl die Zahlungsbereitschaft der Verlader wie auch der Preisaufschlag noch Luft nach oben entwickeln. In Konklusion bestätigt sich darin das Potential von «Green Logistics», auch wenn deren Verankerung und Monetarisierung hinsichtlich Rentabilität und Wettbewerbsfähigkeit noch Herausforderungen birgt.

Im Gespräch mit Gerry Zurmühle

Die Luftfracht rückte in den vergangenen zwei Jahren aufgrund der Corona-Krise in den Fokus der Öffentlichkeit. Die ständige Ungewissheit über den weiteren Verlauf der pandemischen Lage hat die Branche stark belastet. Die Krise hat jedoch auch deutlich gemacht, wie wichtig eine funktionierende Luftfrachtwirtschaft ist, insbesondere für ein exportorientiertes Land wie die Schweiz. Thomas Schwarzenbach hat sich mit Gerry Zurmühle, dem neuen Präsidenten der IG Air Cargo Switzerland, über die aktuelle Lage in der Luftfracht unterhalten.

Thomas Schwarzenbach
Direktor SPEDLOGSWISS

Thomas Schwarzenbach: Sie haben Ihr Amt als Präsident der IG Air Cargo Switzerland als Nachfolger von Peter Somaglia mitten in der Corona-Krise angetreten. Erzählen Sie uns doch etwas über Ihren beruflichen Hintergrund im Zusammenhang mit der Luftfracht und über Ihren Bezug zur IG Air Cargo Switzerland.

Gerry Zurmühle: Mit Luftfracht hat meine Speditions- und Logistiklaufbahn begonnen und mich jahrelang begleitet. Meine Speditionslehre absolvierte ich damals bei Oeschger Internationale Transporte am Flughafen Zürich und stiess nach meinem Abschluss zu Jacky Maeder, wo ich über 13 Jahre in den verschiedensten Positionen in der Luftfracht und im Verkauf, unter anderem auch in New York, tätig war. Damals unterhielt Jacky Maeder noch wöchentliche Charter-Verbindungen ab Zürich Richtung Fernost, für deren Planung und Koordination ich zuständig war. Später eröffnete ich für die damalige Safcomar die Niederlassung am Flughafen Zürich, wo wir das Luftfrachtgeschäft aufbauten. Von daher stand ich der Luftfracht für viele Jahre sehr nahe. Nach einer zehnjährigen Exkursion ins Rohstoffhandelsgeschäft entschloss ich mich 2018 für die Selbständigkeit und unterstütze seither Unternehmen in deren Logistik- und Supply-Chain Management-Projekten. Das war auch der Zeitpunkt, bei dem ich wieder vermehrt mit Luftfracht in Berührung kam und mich im letzten Frühjahr auch als Mitglied der IG Air Cargo anschloss. Somit schliesst sich der Kreis meiner beruflichen Laufbahn und ich kehrte zurück zu meinen Wurzeln. Peter Somaglia kenne ich seit meinen Jacky-Maeder-Zeiten und als bekannt wurde, dass er das Präsidium in neue Hände geben wollte, stellte ich mich zur Wahl, um dieses spannende Amt zu übernehmen.

Thomas Schwarzenbach: Die Luftfracht kam anders als der Passagierverkehr nicht fast vollständig zum Erliegen. Im Gegenteil, sie versorgte die Schweiz weiterhin mit den wichtigsten Gütern und sorgte für die Aufrechterhaltung wichtiger Lieferketten, indem auch Passagiermaschinen zu «Frachtern» umgebaut wurden. Dennoch ging die Tonnage in der Luftfracht gegenüber vor Corona spürbar zurück. Wo sehen Sie die Gründe dafür, die an unseren drei Landesflughäfen unterschiedlich ausfielen?

Gerry Zurmühle: Insbesondere im letzten Quartal 2021 erreichten die Tonnagen an den Flughäfen Basel und Zürich doch wieder das Niveau derselben Periode von 2019 und wurden teils sogar übertroffen. Eine Ausnahme ist sicherlich Genf, wo sich die Volumen noch nicht richtig erholen konnten. Der Grund hierfür liegt in den noch fehlenden Kapazitäten in Form von ausbleibenden Flugverbindungen. Qatar Airways hat beispielsweise erst seit kurzem die Verbindungen nach Genf wieder aufgenommen. Die weltweiten Lieferengpässe und daraus resultierenden Verzögerungen bestehen noch weiterhin und dürften sich nun auch auf Grund der Ukraine-Krise eher noch verschärfen. Somit wird die Luftfracht weiterhin vermehrt eingesetzt werden müssen, um die Versorgung von Produktion und Handel sicherzustellen. Die neue Krise hat jedoch auch negative Auswirkungen. Durch das Umfliegen des russischen und ukrainischen Luftraums erhöht sich die Flugzeit in diese Richtung, was erneut negative Folgen für die Rentabilität der einzelnen Flüge haben wird. Als Folge reduzieren die Fluggesellschaften wieder ihre Verbindungen, was wiederum in einer Kapazitätsreduktion resultiert. Die beiden japanischen Carriers haben beispielsweise ihre Europaflüge vorübergehend gänzlich eingestellt.

Thomas Schwarzenbach: Man kann wohl sagen, dass die pandemische Krise die Bedeutung der Speditions- und Logistikwirtschaft in der Gesellschaft und der Politik spürbar werden liess. Insbesondere der Bevölkerung wurde klar, dass die Tatsache, dass die Schweiz über keine Mangellage klagen musste, nicht einfach gegeben ist. Es braucht eine belastbare, flexible Branche dazu. Sehen Sie das auch so, und wie hat sich die Wahrnehmung und das Image der Luftfracht im Speziellen während Corona verändert?

Gerry Zurmühle: Das ist absolut richtig. Als Erstes haben sicherlich die Bilder der Beschaffung des Schutzmaterials dazu geführt, dass die Bedeutung der Luftfracht in der Bevölkerung erkannt wurde und das Bewusstsein gestärkt wurde, wie wichtig die Luftfracht für die schweizerische Versorgung ist. Als dann die Lieferengpässe in der breiten Öffentlichkeit diskutiert und auch spürbar wurden, hat man nicht nur in der Politik, sondern auch in der Bevölkerung die wirtschaftliche Relevanz erkannt. Sogar die Fluggesellschaften und die Flughäfen betonen immer wieder, dass teilweise über 80 % der heutigen Flüge ohne das Luftfrachtgeschäft wirtschaftlich gar nicht durchgeführt werden könnten. Dieses in der Öffentlichkeit und Politik gewonnene Bewusstsein möchten wir in der IG Air Cargo nutzen, um die Interessen der Luftfrachtgemeinschaft in der Schweiz noch verstärkter zu vertreten, um die Voraussetzungen für eine nachhaltige und zukunftsorientierte Luftfrachtpolitik zu schaffen.

Thomas Schwarzenbach (l.) und Gerry Zurmühle, Präsident IG Air Cargo Switzerland

Thomas Schwarzenbach: Die Prognosen der Schweizer Wirtschaft zeigen, dass die Talsohle wohl durchschritten ist. Um aus der Krise zu finden, sind international koordinierte Massnahmen wichtig. Das «Stop-and-go»-Vorgehen vieler Staaten und nationale Alleingänge in akuten Corona-Krise haben vieles erschwert. Einheitliche Regelungen müssten ein Mindestmass an Planungssicherheit bringen. Wie kann das bewerkstelligt werden?

Gerry Zurmühle: Die Erfahrung hat gezeigt, dass die Einführung einheitlicher Regelungen kaum durchführbar ist und auch nicht zu einer Planungssicherheit führt. Wir alle haben noch vor ein paar Wochen gedacht, dass wir es endlich aus der weltweiten Pandemie geschafft haben und wieder alles in Kürze wie vor der Corona-Krise sein wird. Diese Hoffnung war jedoch nur von kurzer Dauer. Wer hätte gedacht, dass wir von einem Tag auf den anderen mit einer bedrohlichen Kriegssituation konfrontiert werden, die nur zwei Flugstunden von uns entfernt liegt? Innerhalb weniger Tagen wurden Massnahmen erlassen, welche direkte Auswirkungen auf den Flugverkehr, den Handel und somit auch auf die Luftfracht haben. Mit einheitlichen Regelungen kann man sich nicht vor solchen Ereignissen schützen oder Planungssicherheit erlangen. Doch es zeigt uns, wie wichtig die zuvor genannte Flexibilität und Belastbarkeit des gesamten Systems der Luftfracht gefragt ist. Die kommenden Wochen oder Monate werden uns mit Sicherheit wieder fordern und vor allem zeigen, welche Konsequenzen dieser Konflikt am Ende für uns alle haben wird.

Thomas Schwarzenbach: Damit sich die Luftfracht im Dienste der Wirtschaft weiterhin positiv entwickeln kann, braucht es Efforts. Zum Beispiel bei der steten Aufklärung von Politik und Verwaltung über die Wichtigkeit der Luftfracht für die Schweizer Wirtschaft und damit eben auch für die Schweizer Bevölkerung. Welche Ziele und Strategien müssen Ihrer Meinung nach formuliert werden, um Luftfracht als Verkehrsträger auch künftig erfolgreich einsetzen zu können?

IGAirCargo
Interest Group Aircargo Switzerland

Gerry Zurmühle: Die wichtigste Voraussetzung hierfür ist sicherlich, dass die Luftfracht in den Diskussionen mit Politik, den Flughäfen, Fluggesellschaften und Behörden von nun an auf gleicher Höhe und mit gleicher Gewichtung wie die Vertretungen aus dem Passagierbereich angehört werden. Entscheidungen sollen nicht nur aus der Optik des Reisendenverkehrs, sprich der Passagierzahlenentwicklung, getroffen werden, sondern auch hinsichtlich des Versorgungsauftrags, den die Luftfracht erfüllt. Dies betrifft nicht nur infrastrukturelle Themen, sondern auch Flugfrequenzen, Kapazitäten, Betriebszeiten und Nachtflugverbote, die den Anforderungen der Luftfracht angepasst werden müssen, um leistungsfähig zu bleiben. Auch wenn die Luftfahrt und die mit ihr verbundenen Betriebe hinsichtlich Nachhaltigkeit bereits viel unternommen haben, wird es noch einige Jahre dauern, bis die fossilen Treibstoffe gänzlich durch nachhaltiges Flugbenzin ersetzt werden können. Bis dahin darf der CO2-Ausstoss auch für die Luftfracht nicht unnötig besteuert werden, wie dies im ersten CO2-Gesetz vorgesehen war und glücklicherweise nicht angenommen wurde. Zur Erinnerung: Die Luftfahrt verursacht lediglich 2 % des weltweiten CO_2-Ausstosses.

Thomas Schwarzenbach: 50 % des wertmässigen Exports mit einem Warenwert von 157 Milliarden Schweizer Franken wurden 2019 per Luftfracht aus der Schweiz heraus in die Zielländer transportiert. Dabei sind es vor allem sehr hochwertige Güter, die per Flugzeug transportiert werden: 1413 Franken beträgt der durchschnittliche Wert eines einzigen Kilogrammes Schweizer Export-Luftfracht. Wo sehen Sie diese Zahlen, wenn Corona einmal ganz überwunden ist?

Gerry Zurmühle: Meines Erachtens wird sich dieses Bild im Wesentlichen nicht gross ändern. Sobald sich die Versorgungssituation wieder normalisiert und sich die Kapazitäten, insbesondere in der Seefracht, wieder dem globalen Angebot bzw. der Nachfrage anpassen, wird man die Luftfracht auch weiterhin wieder vorwiegend für die Beförderung von hochwertigen oder sensiblen Gütern wählen. Doch wie es uns immer wieder zeigt, müssen wir zunehmend mit unvorhergesehenen Ereignissen und Krisen rechnen, die uns in der Logistik und insbesondere in der Luftfracht vor stetige neue Herausforderungen stellen.

Thomas Schwarzenbach: Die Schweizer Luftfracht wird grösstenteils auf Passagierflügen als «Belly Freight» abgewickelt. Das sind Langstreckenflüge, die ohne Frachtzuladung nicht rentabel durchzuführen wären. Ohne gut funktionierende Luftfracht ergäben sich erhebliche negative Konsequenzen für die Schweiz, wie die Schwächung der Exportindustrie, die Gefährdung von Arbeitsplätzen oder die reduzierte Versorgung von importierten Konsumgütern. Somit ist die Schweizer Luftfrachtindustrie ein entscheidender Wettbewerbsfaktor für den Wirtschaftsstandort Schweiz. Worin liegen aus Ihrer Sicht die Gründe, dass diese Tatsache einer breiten Öffentlichkeit oftmals überhaupt nicht bewusst ist?

Gerry Zurmühle: Es ist nicht so, zumindest nicht mehr heute, dass die breite Öffentlichkeit sich der Wichtigkeit der Luftfracht nicht bewusst ist, sondern viele machen sich gar keine Gedanken, wie die Güter überhaupt ins Regal oder zum Kunden gelangen. Man betrachtet es einfach als eine Selbstverständlichkeit, dass sie stets verfügbar sind. Denjenigen jedoch,

die direkt damit zu tun haben, ist die Bedeutung der Luftfracht schon präsent, doch man spricht nicht gerne darüber, wenn man auf sie zurückgreifen muss. Es herrscht die allgemeine Meinung, dass Luftfracht teuer und umweltschädlicher sei im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern. Doch wie vorgängig erwähnt, hat sich das Bewusstsein in der Bevölkerung seit der Pandemie doch schon verstärkt.

Thomas Schwarzenbach: Die globale Luftfracht-Versorgungskette («Supply Chain») ist äusserst komplex. Sie setzt sich aus verschiedenen Leistungsträgern zusammen und basiert auf einer engen Zusammenarbeit vieler Akteure. Können Sie uns diese Komplexität einfach erklären?

Gerry Zurmühle: Aus meiner Sicht existiert keine alleinige Luftfracht-Versorgungskette, sondern man spricht von der Supply Chain als Ganzes, also ungeachtet des eingesetzten Transportmittels. Sie beginnt bei der Rohstoffbeschaffung und reicht bis hin zum Kunden, oder um präzis zu sein, vom Kunden zurück bis zum Rohstoff. In einer perfekt organisierten sowie funktionierenden Versorgungskette sind die Material-, Informations- und Wertflüsse unter allen Akteuren so abgestimmt, dass für jeden seine Leistungserbringung planbar wird und dadurch unnötige Störungen oder Fehlleistungen vermieden werden können. Das Schlüsselwort heisst Transparenz mit dem dazugehörigen Informationsaustausch. Die Digitalisierung spielt dabei eine zentrale Rolle, um allen Akteuren die notwendigen Informationen und Daten frühzeitig zur Planung und physischen Abwicklung zur Verfügung zu stellen.

Thomas Schwarzenbach: Welches sind die Erfolgsfaktoren der Schweizer Luftfracht? (Studie: effiziente Infrastrukturen an den Flughäfen für die Abfertigung von direkt geflogener Luftfracht sowie für Road Feeder Services für Flüge von/nach Schweizer Flughäfen; keine zusätzlichen Einschränkungen (z.B. Fahrverbote, Zölle), welche den Luftverkehr und die Warenflüsse behindern)

Gerry Zurmühle: Unsere drei Landesflughäfen sind im Vergleich mit ausländischen Flughäfen sehr leistungsstark und verfügen über eine effiziente Luftfrachtinfrastruktur. Einzigartig ist auch die gute, sehr wirtschaftsfreundliche Zusammenarbeit mit den Zollbehörden, die eine ausgesprochen effiziente Güterabfertigung zulassen. Für ein Land von der Grösse der Schweiz ist es zudem einzigartig, dass wir über eine hohe Anzahl von Interkontinentalflügen verfügen, die eine Direktverbindung zu allen Handelszentren der Welt ermöglichen. Sie alle werden mit sogenannten «Wide-Bodies» bedient, was einem recht guten Kapazitätsangebot für die Luftfracht entspricht. Zudem sind die Landesflughäfen mit guten RFS-Verbindungen (Road Feeder Service: Luftfrachtersatzverkehre auf der Strasse) zu den bedeutendsten europäischen Flughäfen vernetzt.

Thomas Schwarzenbach: Welche Hauptthemen möchten Sie als neuer Präsident der IG Air Cargo Switzerland in den nächsten Jahren forcieren?

Gerry Zurmühle: Im letzten Jahr haben wir zusammen mit den Lokalsektionen die Strategie und Stossrichtung für die kommenden Jahre ausgearbeitet und neu festgelegt. Dabei haben wir fünf Hauptthemenfelder definiert, auf die wir uns konzentrieren wollen. Das erste ist die Kommunikation und Zusammenarbeit mit anderen Verbänden, wo es vor

allem darum geht, das in den letzten Jahren gewonnene Bewusstsein für die Bedeutung der Luftfracht für die Schweizer Wirtschaft auf politischer wie auch wirtschaftlicher Ebene weiter zu manifestieren und die Interessen zu vertreten. Dies wollen wir vor allem auch mit Hilfe einer vertiefteren Zusammenarbeit mit unseren Partnerverbänden erreichen, die bereits heute insbesondere auch auf politischer Ebene gut vernetzt sind. Das zweite Thema auf unserer Agenda ist die Nachwuchsförderung in unserer Branche. Auch im Luftfrachtbereich kämpft man um den Nachwuchs, und wir sind der Meinung, dass wir hier mit gezielten Kampagnen und interessanten Grund- und Weiterbildungsmöglichkeiten noch einiges bewegen können. Auch die Nachhaltigkeit in der Luftfracht ist weiterhin ein wichtiges Thema, bei dem es vor allem darum geht, die Öffentlichkeit über die stetigen Entwicklungen zu informieren. Im Bereich Innovation und Digitalisierung ist es nicht unsere Aufgabe, diese zu fördern oder bspw. den Digitalisierungsprozess weiter anzutreiben. Doch worüber wir vorhin kurz gesprochen haben, ist es Ziel, alle Akteure in der Versorgungskette aufeinander optimal abzustimmen und den Informationsaustausch weitgehendst zu digitalisieren. Wir haben alle Akteure in unserer Gruppe und sehen unsere Aufgabe vor allem darin, den Umsetzungsprozess zu unterstützen, sollte die Entwicklung oder Realisierung ins Stocken geraten. Der letzte Punkt, die Infrastruktur und Planung, ist vorwiegend von lokaler Bedeutung und wird bereits heute von den Lokalsektionen erfolgreich verfolgt. Dabei geht es vor allem um die frühzeitige Einbindung der IG Air Cargo bei Infrastrukturthemen und Projekten an den Flughäfen. Damit wird beidseitig sichergestellt, dass die Bedürfnisse und Voraussetzungen der Luftfracht bereits zum Zeitpunkt der Planung miteinbezogen werden können. Es soll hier ein Miteinander und nicht Gegeneinander sein!
An dieser Stelle möchte ich noch auf einen kommenden Anlass im Herbst hinweisen:

Am 28. September 2022 führen wir wieder unseren «Air Cargo Day» in Zürich durch, mit spannenden Kurzreferaten zu aktuellen Themen, auf die ich mich ganz speziell freue! Also: «save the date»!

Thomas Schwarzenbach: Wagen wir noch einen Blick in die Kristallkugel. Wo sehen Sie die wesentlichsten Chancen und Risiken der weltweiten Luftfracht in den kommenden 10 Jahren?

Gerry Zurmühle: Das wäre schön, wenn wir bereits früher eine Kristallkugel gehabt hätten und die Dinge, mit denen wir heute konfrontiert sind, vorausgesehen hätten. Doch das macht es spannend und stellt uns täglich vor neue Herausforderungen.
Wie bereits betont, hat die Luftfracht heutzutage deutlich an Bedeutung gewonnen und ihre Systemrelevanz in der Logistikbranche unter Beweis gestellt. Zu Beginn der Corona-Krise hat sich jedoch unmittelbar gezeigt, dass der 50 % hohe «Belly»-Fracht-Anteil eine hohe Abhängigkeit bei der Durchführbarkeit der Passagierflüge darstellte und es bei Ausfall von Verbindungen zu unmittelbaren Kapazitätsengpässen kam. Hinzu kommt noch der kürzliche sanktionsbedingte Ausfall der russischen Volga-Dnepr-Flotte, welche doch auch einen wesentlichen Anteil zu den Transport-Charter-Kapazitäten beigetragen hat. Diese Abhängigkeit und die daraus gewonnenen Erkenntnisse könnten dazu führen, dass Fluggesellschaften ihr Vollfrachter-Geschäft wieder hochfahren und es vielerorts zu mehr Frachter-Verbindungen kommt.

Zudem wird weiter am Gewicht von Flugzeugen gespart, was sich bei voller Passagierauslastung zu Lasten der möglichen Zuladekapazität für Fracht auswirkt. Durch den vermehrten Einsatz von Vollfrachtern gewinnt man mehr an Flexibilität und Elastizität, um bei unvorhergesehenen Situationen oder Anforderungen rasch reagieren zu können.

Als weitere Chance erachte ich die durch die Krise an Auftrieb gewonnene Digitalisierung, die sich auch in der Luftfracht weiter durchsetzen wird. Der Druck wird weltweit zunehmen und die Effizienz bei allen Aktueren im Air-Cargo-Bereich weiter steigern. Somit wird die Luftfracht noch leistungsfähiger, insbesondere für die Schweizer Wirtschaft.

Wenn wir über mögliche Risiken sprechen, denke ich an die seit der Corona-Pandemie geführten Diskussionen über den Trend des «Near- oder Reshoring», also an die Rückverlagerung von Produktionsstätten ins eigene Land oder nahegelegene Ausland, um das Ausfallrisiko zu minimieren. Dies hätte zweifellos negative Auswirkungen auf die Luftfrachtentwicklung. Meine persönliche Meinung hierzu ist jedoch, dass Menschen schnell vergessen und wieder in alte Verhaltensmuster verfallen, indem man erneut kurzfristige Kostenoptimierung betreibt. Sobald sich die Lage entspannt und alle sich wieder auf stabile Lieferketten verlassen können, steht die Gewinnmaximierung wieder im Vordergrund,was alles andere und die Risiken der Vergangenheit wieder vergessen lässt.

Und als grösstes Risiko erachte ich die neuesten geopolitischen Entwicklungen, mit denen keiner von uns in den letzten Jahrzehnten auch nur gerechnet hat. Diese könnten unsere heutige Weltanschauung und Wirtschaftspolitik von Grund auf ändern, mit direkten Folgen für jeden von uns.

Thomas Schwarzenbach: Herr Zurmühle, lieber Gerry, herzlichen Dank für dieses aufschlussreiche Gespräch und Deine wertvollen Einschätzungen. Ich wünsche Dir und der IG Air Cargo Switzerland weiterhin viel Erfolg und freue mich im Namen der SPEDLOGSWISS auf die weitere Zusammenarbeit.

Zur Organisation IG Air Cargo Switzerland:

2010 wurde die IG Air Cargo Switzerland (www.igaircargo.ch) in Zürich von 25 Unternehmungen gegründet. Heute zählt sie über 100 Firmen zu ihren Mitgliedern und unterhält Sektionen in Basel, Genf und Zürich. Die Mitgliedschaft steht allen offen, die mit der Luftfracht in der Schweiz in Verbindung stehen, wie z.B. Fluggesellschaften, Spediteure, Generalvertriebsagenten (GSA), Bodenabfertiger (Handling Agents), Transportunternehmen, Flughäfen, Berater, Behörden, Verbände, Expressdienstleister, Versicherer, Kuriere usw. Für interessierte Einzelpersonen bietet die IG Air Cargo Switzerland auch eine passive Mitgliedschaft an.

Die Aktivitäten auf nationaler Ebene werden vom nationalen Vorstand (EXCOM) geleitet, der sich aus 9 Delegierten zusammensetzt (je 2 von Basel, Genf, Zürich; 2 von SPEDLOGSWISS; 1 von der Generalversammlung gewählter Präsident).

Unter dem Motto «Gemeinsam sind wir stärker» positioniert sich der Verband als echte Branchenexperten und vertritt die Interessen der Luftfracht in der Schweiz unter einem Dach. Die IG vernetzt alle interessierten Kreise und kooperiert mit anderen Branchenverbänden, wenn es der Entwicklung der Luftfracht dient. Die IG Air Cargo pflegt enge Beziehungen zu Behörden und Politikern, mit dem Ziel, die Position der Luftfracht weiter zu stärken. Auf globaler Ebene verfolgt und unterstützt der Verband die IATA (International Air Transport Association), TIACA (The International Air Cargo Association) und GACAG (Global Air Cargo Advisory Group) bei der Umsetzung ihrer allgemeinen Ziele und Prioritäten in der Schweiz.

Ziel und Zweck dieser Vereinigung: Stärkung der Stellung und Förderung der Entwicklung der Luftfracht-Industrie in der Schweiz; Schaffen von attraktiven Rahmenbedingungen und nachfragegerechte Infrastrukturen. Gemeinsames Engagement mit Partnern auf nationaler und internationaler Ebene, um intelligente und innovative Logistiklösungen zu finden.

Verbandspartner sind: SPEDLOGSWISS, economiesuisse, Swiss Shippers' Council, scienceindustries, Swiss International Airports Association, Board of Airline Representatives in Switzerland, Aerosuisse und Swiss Aviation Services Providers Association (SASPA).

www.igaircargo.ch

«Luftfrachtlogistik-Studie Schweiz 2020» – Faktoren, Anforderungen, Trends

Die Studie «Schweizer Luftfrachtlogistik 2020» untersucht die Bedeutung der Luftfracht für die Schweizer Volkswirtschaft und beleuchtet die Leistungen der Akteure der Luftfracht aus verschiedenen Perspektiven.

Die Studie wurde in Zusammenarbeit mit Professor Dr. Wolfgang Stölzle, Ordinarius am Lehrstuhl für Logistikmanagement und Studiendirektor des Weiterbildungs-Diplomstudiums Logistikmanagement an der Universität St. Gallen, erarbeitet und von SPEDLOGSWISS unterstützt.

Jubiläumsbuch «EuroAirport: 75 Jahre Basel-Mulhouse-Freiburg»

Autor: Thomas Schwarzenbach, Direktor SPEDLOGSWISS

Am 8. Mai 1946 wurde der Flughafen Basel-Mulhouse eingeweiht. Damit stand 2021 das 75-jährige Jubiläum des für die Region, aber auch die Schweiz bedeutsamen Flughafens an. Dies nahmen einige Enthusiasten aus dem Kreise der Flughafenkenner und -förderer unter der Leitung des Projektteams, bestehend aus Marcel Tschudin, Werner Soltermann, Victor Bertschi und Hansjörg Bürgi, zum Anlass, ein Buch zu verfassen, welches die vielen Facetten der Entwicklung des Flughafens aufzeigt. Denn seit der Gründung entwickelte sich der EAP – basierend auf einem Staatsvertrag zwischen der Schweiz und dem Landeigner Frankreich – zu einem der drei Landesflughäfen der Schweiz und stellt seither für die trinationale Region Basel den Anschluss an das europäische Luftfahrtnetz sicher. Im Frachtbereich bietet der EAP mit einer modernen Terminalinfrastruktur und attraktiven internationalen und interkontinentalen Vollfrachter-Verbindungen attraktive Anschlüsse für den Schweizer Aussenhandel an. Deshalb wurde dem Bereich Luftfracht ein eigenes Kapitel gewidmet, das von den ersten Verbindungen mit Flugzeugen wie der Avro York, der DC-3, Bristol Britannia oder DC-10 und Boeing 747 bis zur heutigen Boeing 777 oder Boeing 787 reicht. Das ganze Buch ist mit wunderbaren und einzigartigen Flugzeugbildern angereichert und spricht alle an, die sich für die Luftfahrt und die Luftfracht interessieren. Das Buch ist zum Preis von CHF 53.– im Handel erhältlich: ISBN: 978-3-9525241-2-1.

SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz hat sich als Sponsor am 160 Seiten starken Buch beteiligt und verfügt deshalb für Interessierte über einige Exemplare, die Mitglieder der SPEDLOGSWISS bestellen können. Den Preis, den Sie für das Buch bezahlen wollen, bestimmen Sie selber. Wir werden den Betrag an die wohltätige Organisation «Surprise» weiterleiten.

Bestellen Sie Ihr Exemplar (solange der Vorrat reicht) unter Angabe des Rechnungsbetrags und der Rechnungsadresse bei dilara.hacilar@spedlogswiss.com.

Bildung

Weiterbildung: ein Return on Investment!

Julia Mathis-von Planta
Verantwortliche Grund- und Weiterbildung, Projektleiterin «Kaufleute 2023» SPEDLOGSWISS

Die letzten zwei Pandemie-Jahre haben uns klar vor Augen geführt, wie «systemrelevant» unsere Speditionsbranche für ein Land ist. Das heisst aber auch, dass unsere Branche mehr denn je auf gut ausgebildetes Fachpersonal angewiesen ist, um den Anforderungen der Zeit und am Arbeitsmarkt weiterhin gerecht zu werden. Nun aber haben wir einen branchenübergreifenden Fachkräftemangel zu beklagen. Diese Tatsache ist zwar nicht neu, hat sich aber seit geraumer Zeit sehr verschärft. Wo liegen die Gründe hierfür, und vor allem: was können wir tun, um diesen ausgetrockneten Arbeitsmarkt zu entschärfen?

Die anhaltende Corona-Pandemie in den Jahren 2020 und 2021 hatte sicherlich dazu geführt, dass generell die Weiterbildungsaktivitäten «runtergefahren» wurden. Zu unsicher und wenig planbar waren die vergangenen Monate gewesen, als dass die Unternehmen allzu freudig Weiterbildungsanträge gutgeheissen hätten oder der einzelne Mitarbeitende sich in diesen unsicheren Zeiten für eine Weiterbildung hätte begeistern können. Es galt in den letzten beiden Jahren vor allem, das Business und Tagesgeschäft am Laufen zu halten und gesund zu bleiben. Auch die Lockdowns sowie die über längere Zeit andauernde Homeoffice-Pflicht hatten vieles auf den Kopf gestellt. Unter diesen Umständen stand verständlicherweise die Frage nach Weiterbildung nicht zuoberst auf der Prioritätenliste.

Post-Corona-Zeit ist Weiterbildungszeit!

Doch nun sehen wir Licht am Ende des Tunnels! Höchste Zeit, also, dass das eigene Fortkommen wieder in den Fokus rückt oder noch besser: gleich eine Weiterbildung anpacken! Denn eine Weiterbildung hat den doppelten Effekt: Zum einen ist eine fachliche Weiterentwicklung immer auch eine Persönlichkeitsentwicklung. Und zum anderen ist die Weiterbildung auch ein Zugewinn für das Unternehmen: Der Mitarbeitende bringt neues Wissen in die Firma ein, das in der täglichen Praxis angewendet werden kann. Das wirkt sich über kurz oder lang auch auf den Erfolg und die Attraktivität eines Unternehmens aus.

Fachfrau/Fachmann Internationale Spedition und Logistik immer noch der Königsweg!

Die Weiterbildung der «Fachleute Internationale Spedition und Logistik» hat sich über viele Jahre bewährt und ist genau die richtige Weiterbildung für junge Menschen, die sich nach der Grundausbildung in unserer Branche weiterbilden möchten. Nach Abschluss der Lehre in einem Speditionsbetrieb und ein paar Jahren Erfahrung im Rucksack ist dies immer noch der Königsweg unter den Weiterbildungen in unserer Branche. Das bereits vorhandene Wissen zu den verschiedenen Verkehrsträgern, Gefahrgut, Zoll und Versicherung wird vertieft und neue Kompetenzen kommen dazu, z.B. Führung und Kommunikation, Kundenkontakt, Projektmanagement, Marketing, Verkauf, Kalkulation und Aussenhandel. Damit haben Abgänger*innen dieses Lehrgangs die allerbesten Chancen, in unserer Branche die Karriereleiter hochzuklettern. Das neu erworbene Wissen und die erlernten Fähigkeiten machen solche jungen Professionals darüber hinaus zu unverzichtbaren Mitarbeitenden. In einem Arbeitsmarkt, in der der Fachkräftemangel vorherrscht, bedeutet das für ein Unternehmen wertvolles Human Capital.

Ausbildungsangebot neu auch in Zürich

Bis anhin haben wir diese attraktive Weiterbildung in Basel und in der Westschweiz angeboten. Aufgrund der grossen Nachfrage freuen wir uns, dieses Angebot an den beiden Standorten weiterhin anzubieten. Neu bieten wir diese Weiterbildung nun auch zusätzlich in Zürich an. Damit sprechen wir vor allem diejenigen Teilnehmenden an, die in Mitgliedsfirmen arbeiten, die im Raum Zürich, der Innerschweiz und der Ostschweiz ansässig sind. Ein kurzer Ausbildungsweg spart Zeit und hilft, allfällige «Entscheidungs-Hürden» zu überwinden!

Neuer Lehrgang «Supply Chain Manager*in Höhere Fachprüfung HFP», Start ab 2023!

Neuer Lehrgang «Supply Chain Manager*in Höhere Fachprüfung HFP» mit Vertiefungsrichtung «Internationale Speditionslogistik» in Zusammenarbeit mit GS1 ab 2023

Der ehemalige Lehrgang «Leiter*in Internationale Spedition und Logistik HFP» wurde neu konzipiert und wird ab 2023 unter dem Titel «Supply Chain Manager*in HFP» mit Vertiefungsrichtung Internationale Speditionslogistik angeboten.

SPEDLOGSWISS und GS1 Switzerland werden diese Weiterbildung in Kooperation anbieten und als gemeinsame Trägerschaft auftreten. Bei der Höheren Fachprüfung werden vertieft Themen behandelt wie z.B. Entwicklung der strategischen Vorgaben für das Supply Chain Management, das Erarbeiten der Grundlagen für strategische Entscheide, die Definition der notwendigen Prozesse für leistungsfähige, nachhaltige und resiliente Lieferketten, das Setzen relevanter Informations- und Telekommunikationssysteme und das Sicherstellen der Wirtschaftlichkeit in ihrem Tätigkeitsbereich. Mittels Fachrichtungen wird eine spezifische Vertiefung der Kompetenzen und damit eine Spezialisierung ermöglicht. Eine dieser Fachrichtungen ist auf unsere spezifische Branche zugeschnitten – bei der Vertiefung «Internationale Speditionslogistik» steht die Planung, Koordination und Überwachung von Lieferketten, die Entwicklung von marktfähigen Dienstleistungen für die verladende Wirtschaft und die Abwicklung von Transport- und Speditionsdienstleistungen im grenzüberschreitenden und internationalen Kontext im Zentrum. Die drei zu absolvierenden Module können in etwa eineinhalb Jahren besucht und abgeschlossen werden.

Weitere Informationen und Anmeldung: Julia Mathis-von Planta, julia.mathis@spedlogswiss.com, Tel. 061 205 98 15.

«SPEDLOGSWISS und GS1 Switzerland werden diese Weiterbildung in Kooperation anbieten und als gemeinsame Trägerschaft auftreten.»

«Eine dieser Fachrichtungen ist auf unsere spezifische Branche zugeschnitten – bei der Vertiefung "Internationale Speditionslogistik" steht die Planung, Koordination und Überwachung von Lieferketten, die Entwicklung von marktfähigen Dienstleistungen für die verladende Wirtschaft und die Abwicklung von Transport- und Speditionsdienstleistungen im grenzüberschreitenden und internationalen Kontext im Zentrum.»

Abschlussfeier Quereinsteigerkurs Zoll 2020-2021 Genf

Ivan Torres
Verantwortlicher Weiterbildung SPEDLOGSWISS

Im Oktober 2020 startete erstmals der Lehrgang «Quereinsteigerkurs Zoll» in Genf. Diese Ausbildung dauerte ein Jahr; im Oktober 2021 fand die Abschlussprüfung statt. Anders als in Basel und Bülach, wo die beiden Lehrgänge getrennt – als Zoll 1 und Zoll 2 – durchgeführt werden, wurde der Lehrgang in Genf nach dem ersten Semester nahtlos bis zur Abschlussprüfung fortgeführt. Von den acht angemeldeten Teilnehmenden haben sechs den Lehrgang erfolgreich absolviert und haben ein Diplom entgegennehmen können.
SPEDLOGSWISS gratuliert allen Absolvent*innen zu ihrem Erfolg und wünscht weiterhin beruflich wie privat alles Gute und viel Erfolg.

An dieser Stelle spricht SPEDLOGSWISS auch ein herzliches Dankeschön an unseren Dozenten Benjamin Bart aus, der die Klasse mit grossem Engagement erfolgreich zu ihrem Abschluss geführt hat.

Die erfolgreichen Absolvent*innen dieses Lehrgangs wurden in einem kleinen, feinen Rahmen gebührend gefeiert.

Alle Diplomierten mit Dozent Benjamin Barft (3.v.l.).
Eline Bubloz (Schenker Suisse, Genève), Bernardo Filipe, Sacha Bozic (Planzer Transport, Dietikon), Thomas Gautschi (Transit'air SA, Genève 5 Aéroport), Maxence Grosse (UPS United Parcel Service Schweiz AG, Münchenstein).
Simon Zufferey (Sun Chemical, Monthey) ist nicht auf dem Bild.

INMA
ALEX
SUPER
ARAL

Neuer Aufbaukurs: ab Herbst 2022!

Aufbaukurs «Schadenspezialist*in Transport & Logistik 2.0

Autor: Ivan Torres, Verantwortlicher Weiterbildung SPEDLOGSWISS

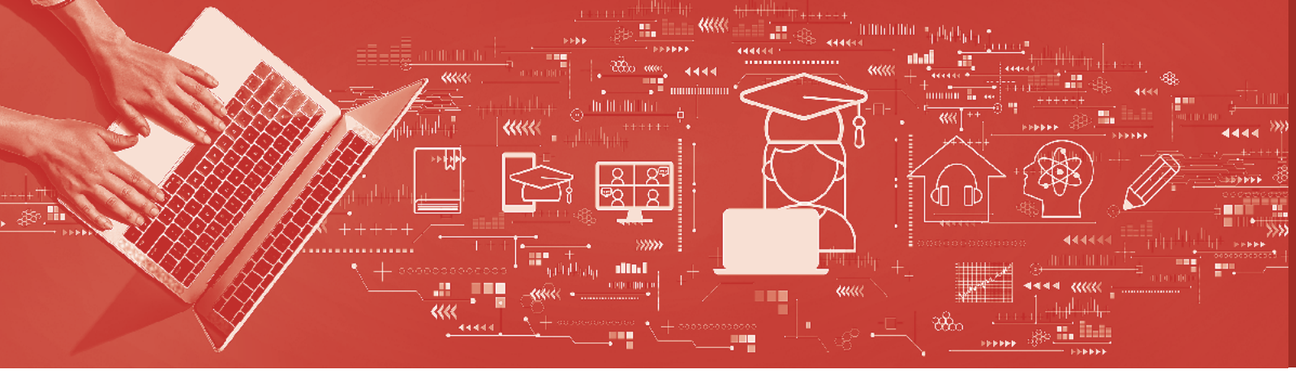
2018 haben sich die Verantwortlichen Weiterbildung SPEDLOGSWISS in Zusammenarbeit mit der Kommission Recht & Versicherung SPEDLOGSWISS daran gemacht, einen Lehrgang zum Thema Schadenspezialist*in zu konzipieren. Die Erarbeitung eines solchen Grundkurses entstand aus der Nachfrage seitens der Mitgliedsfirmen SPEDLOGSWISS, die sich gezielt spezifisches Wissen im Umgang mit Claims Handling sowie in den Rechtsgrundlagen im Zusammenhang mit Schadenfällen erarbeiten wollten. Im Herbst 2018 wurde der SPEDLOGSWISS-Lehrgang «Schadenspezialist*in Transport und Logistik» erstmals durchgeführt und fand seither erfolgreich mehrmals statt. Ziel des Grundkurses ist es, die Teilnehmenden zu befähigen, ihre Kenntnisse von den Abläufen in der internationalen Speditionslogistik im betrieblichen Alltag anzuwenden sowie Schadensprävention im Interesse der Firma und des Kunden zu betreiben und Schäden von A bis Z zu begleiten.

Aufgrund der grossen Nachfrage seitens der Mitgliedsfirmen nach einem Vertiefungskurs haben wir uns entschlossen, einen entsprechenden Aufbaukurs zu konzipieren und anzubieten.

Der neue Lehrgang «Schadenspezialist*in Transport & Logistik 2.0» findet ab Herbst 2022 statt und richtet sich an Personen, die den Grundkurs bereits besucht haben. Der Aufbaukurs wurde wiederum in enger Zusammenarbeit mit der Kommission Recht & Versicherung SPEDLOGSWISS konzipiert und erarbeitet. Inhaltlich knüpft diese Weiterbildung an den Basiskurs an und vertieft die verschiedenen Themen, wie z.B ungenügende Verpackung, Grobfahrlässigkeit, verdeckte Schadenfälle, Regress-Problematik, «Sonderfall» Pharma-Produkte, mangelhafter Verlad und viele weitere Themen. Der Aufbaukurs ist sehr praxisorientiert und behandelt zahlreiche Fallbeispiele.

Weitere Informationen und Anmeldung: Ivan Torres, ivan.torres@spedlogswiss.com, Tel. +41 61 205 98 16.

NEU



s′k′k′a′b′
c′s′b′f′c′
c′s′r′f′c′

Kursangebot

Zolldeklarant*in mit eidg. Fachausweis

Start in Basel: 19.08.2022
Start in Genf: 01.09.2022
Anmeldung/Information: Ivan Torres
ivan.torres@spedlogswiss.com
Tel. 061 205 98 16

Quereinsteigerkurs Zoll 2

Start in Basel: 06.05.2022 / 04.11.2022
Start in Bülach: 05.05.2022 / 03.11.2022
Start in Genf: 25.10.2022
Anmeldung/Information: Ivan Torres/Dilan Osoy
ivan.torres@spedlogswiss.com
Tel. 061 205 98 16
dilan.osoy@spedlogswiss.com
Tel. 061 205 98 05

Fachfrau/-mann Internationale Spedition und Logistik

Start in Zürich: 13.05.2022
Start in Basel/Muttenz: 16.09.2022
Anmeldung/Information: Julia Mathis
julia.mathis@spedlogswiss.com
Tel. 061 205 98 15

Quereinsteigerkurs Spedition

Start in Basel: 01.04.2022
Start in Genf: 22.09.2022
Anmeldung/Information: Ivan Torres/Dilan Osoy
ivan.torres@spedlogswiss.com
Tel. 061 205 98 16
dilan.osoy@spedlogswiss.com
Tel. 061 205 98 05

Quereinsteigerkurs Zoll 1

Start in Basel: 27.04.2022 / 02.11.2022
Start in Bülach: 13.04.2022 / 02.11.2022
Start in Genf: 25.10.2022
Anmeldung/Information: Ivan Torres/Dilan Osoy
ivan.torres@spedlogswiss.com
Tel. 061 205 98 16
dilan.osoy@spedlogswiss.com
Tel. 061 205 98 05

Schadenspezialist*in Transport & Logistik 2.0

NEU

Start in Olten: 19.10.2022
Anmeldung/Information: Ivan Torres/Dilan Osoy
ivan.torres@spedlogswiss.com
Tel. 061 205 98 16

Grundbildung

Aktueller Projektstand «Kaufleute 2023»

Thomas Suter
Stellvertretender Direktor und Leiter Bildung
SPEDLOGSWISS

Die Umsetzung der neuen Bildungsverordnung der Kaufleute schreitet voran. Die Bildungserlasse wurden im Sommer 2021 abgesegnet, der Einführungszeitpunkt wurde definitiv auf den 1. August 2023 verschoben.

Gerne möchten wir an dieser Stelle auf die neusten Informationen auf der Website der SKKAB unter Umsetzung ab 2023 hinweisen. In den Präsentationen «Die Reform im Überblick» und «Die Umsetzung in der Praxis» erhalten Sie eine Übersicht über die Umsetzung in Ihrem Betrieb und die dazugehörigen, neuen Ausbildungsinstrumente. SPEDLOGSWISS ist daran, die branchenspezifischen Dokumente auszuarbeiten. Im Herbst 2022 sind Informationsveranstaltungen für Berufsbildner*innen und Praxisausbildner*innen geplant.

Weiter möchten wir Ihnen die neue Website Kaufmännische Grundbildung bekannt machen. Die Homepage, auf der wir uns als Speditions- und Logistikbranche ebenfalls präsentieren (Branche Internationale Speditionslogistik), stellt das kaufmännische Berufsfeld vor und dient als Orientierungshilfe für Jugendliche im Berufswahlalter, Erziehungsberechtigte, Berufsberatungen und Schulen.

Gerne dürfen auch die Ausbildungsbetriebe auf ihren eigenen Bewerbungsportalen auf diese Website verweisen, damit noch mehr sichtbar wird, dass unsere Branche Ausbildungsplätze in der kaufmännischen Grundbildung anbietet.

kaufmännische grundbildung
formation commerciale initiale
formazione di base commerciale

BiVo-Schulungen für Berufsbildner*innen und Praxisausbildner*innen

Silvia Degen
SPEDLOGSWISS

SPEDLOGSWISS führt im Juni und September 2022 wieder den bewährten Berufsbildner*innen-Kurs durch. Der Kurs richtet sich an Berufsbildner*innen, Praxisausbildner*innen und Ausbildungsverantwortliche, die für die kaufmännischen Lernenden zuständig sind und sie im betrieblichen Alltag begleiten.

Die nächsten 1½ -tägigen Kurse finden wie folgt in Olten statt:

Montag, 13. + Dienstag, 14. Juni 2022
Montag, 19. + Dienstag, 20. September 2022

Ein zentraler Teil der Schulung sind die Organisation, Begleitung und Bewertung der ALS (Arbeits- und Lernsituation) und PE (Prozesseinheit). Zudem werden die Rahmenbedingungen des betrieblichen Qualifikationsverfahrens geschult, insbesondere die Bestimmungen der Wegleitung und die Bedeutung der erstellten Instrumente für den Qualifikationsbereich Berufspraxis mündlich.

Sämtliche Kurse sind auf unserer Website unter www.spedlogswiss.com → Weiterbildung → Kurse ausgeschrieben. Melden Sie sich zu einem Kurs an, Sie erhalten wichtige und nützliche Grundlagen für die Umsetzung mit Ihren Lernenden im Betrieb. Eine Teilnahme lohnt sich!

Zusätzlich zu den ordentlichen Kursen bietet SPEDLOGSWISS auch Inhouse-Schulungen für Mitgliedsfirmen an. In diesen Schulungen kann zusätzlich auf die betriebsinternen Bedürfnisse und Umsetzungen eingegangen werden. Entsprechend kann das Programm nach den Wünschen des Betriebes angepasst werden.

Weitere Auskünfte zu den BiVo-Schulungen erteilt Ihnen gerne Silvia Degen, Tel. +41 61 205 98 17, silvia.degen@spedlogswiss.com.

SPEDLOGSWISS Zürich

Unser Ausbildungsauftrag der Zukunft

Markus Widmer
Präsident
SPEDLOGSWISS Zürich

Der primäre Auftrag der lokalen Sektion Zürich der SPEDLOGSWISS besteht darin, eine gut organisierte und interessante Grundbildung für die über 80 Mitgliedsfirmen in unserer Region Zürich sicherzustellen. Nach der erfolgreichen Übernahme der Grundbildung für die Lernenden der Sektionen Ostschweiz und Thurgau durch die Sektion Zürich, werden wir ab dem Schuljahr 2023 sukzessive auch die Sektion Schaffhausen in unseren Ausbildungsplan integrieren.

Diese Zusammenarbeit zwischen den Sektionen der Nord-und Ostschweiz und Zürich trägt weiter dazu bei, den Ausbildungsauftrag stetig zu professionalisieren und gewünschte Skaleneffekte für den Verband zu generieren. Die Betreuung der Lernenden und der Lehrfirmen steht dabei im Mittelpunkt unserer Verbandsaktivitäten.

Fachkräftemangel

Der Fachkräftemangel ist seit längerem branchenübergreifend ein Brennpunktthema. Aus diesem Grunde denken wir über weitere Möglichkeiten der Lernenden-Betreuung für unsere Mitglieder in unserer Region nach und suchen nach geeigneten Lösungen und Wegen.

Wir alle sind uns bewusst, dass wir auch in Zukunft gut ausgebildetes, qualifiziertes Personal benötigen, das sich für den Beruf des/der Speditionskaufmanns/-frau begeistert und das bereit ist, unserer Branche auch langfristig treu zu bleiben. Deshalb denken wir über Konzepte nach, wie wir unsere Mitgliedsfirmen bei der Lernenden-Betreuung noch besser unterstützen können. Ziel muss es sein, in Zukunft genügend Lehrbetriebe zu finden, welche sich in der Lehrlingsausbildung engagieren. An diesem Projekt arbeiten wir derzeit mit Hochdruck und werden demnächst mehr darüber berichten können.

100-Jahr-Feier SPEDLOGSWISS Zürich – Jubiläums-Generalversammlung

Der Freitag, 26. August 2022 sollte bereits in der Agenda unserer Mitgliedsfirmen der Sektion Zürich stehen. Denn an diesem Tag findet die Jubiläums-Generalversammlung statt; die Sektion Zürich feiert ihr 100-jähriges Bestehen. Im Anschluss an die ordentliche Generalversammlung findet ein festliches Rahmenprogramm statt. In diesem Sinne freuen wir uns schon heute auf ein tolles «Jubiläums-Sommerfest» im Kreise unserer Mitglieder und Gäste.

SPEDLOGSWISS Ticino

Info dalla Sezione Ticinese

Aldo Stoffel
Membro del comitato/
Vorstandsmitglied
SPEDLOGSWISS
Ticino

Lo scorso 15 febbraio si è tenuta un'assemblea straordinaria in videoconferenza che toccava 2 tematiche:

a) La revisione parziale degli statuti sezionali

b) L'introduzione del CNL dal 1° marzo 2022 al 31.12.2024

L'assemblea in questione è stata organizzata dal Comitato sezionale al fine di informare gli associati sul lungo ed impegnativo percorso intrapreso con lo scopo preciso di accettare l'introduzione del CNL, voluto dalla Commissione Tripartita per combattere il dumping salariale che - a suo avviso - regna in Ticino soprattutto nel settore della logistica e delle spedizioni internazionali, su esplicita pressione di ATIS e i sindacati OCST e SIC che miravano all'estensione del loro CCL.

La cronistoria di questo percorso si può riassumere nei seguenti punti principali:

26.04.2017 AGS boccia la proposta di un nostro CCL con OCST

14.07.2020 ATIS chiede l'obbligatorietà del loro CCL, che la SECO respingerà perché mancano i necessari requisiti;

18.12.2020 La Commissione Tripartita constata un dumping salariale per il 19,9 % dei salari pagati negli ultimi due anni nel nostro settore di attività, secondo i salari minimi del CCL di ATIS (ma non secondo IRE)

09.02.2021 La CT chiede al Consiglio di Stato l'introduzione di un CNL per spedizionieri, con di nuovo i salari minimi del CCL di ATIS. SPEDLOGSWISS Ticino fa ricorso contestando la procedura

08.07.2021 On. Vitta propone una procedura di conciliazione

24.08.2021 On. Vitta spiega lo scopo dell'Ufficio cantonale di conciliazione e tutte le parti confermano la disponibilità per definire un nuovo CCL per spedizionieri Ticinesi

05.10.2021 Seconda riunione di conciliazione dove ATIS e sindacati OCST e SIC presentano la loro proposta

30.11.2021 Terza riunione di conciliazione dove SPEDLOGSWISS Ticino presenta le sue proposte, che OCST e ATIS ritengono inaccettabili e scandalose e si riservano di decidere la chiusura della procedura di conciliazione

03.12.2021 OCST e ATIS confermano la chiusura della procedura di conciliazione

15.12.2021 Iniziata discussione con TISIN per stipulare un nostro CCL

21.12.2021 On. Vitta invita le parti per un ultimo tentativo di conciliazione che ATIS e OCST respingono, rinunciando ad ogni e qualsiasi ulteriore discussione

21.01.2022 Pubblicato il CNL in vigore dal 01.03.2022 al 31.12.2024, con sempre i salari minimi secondo CCL di ATIS

Considerato che secondo la giurisprudenza in materia di CNL non abbiamo argomenti sufficienti per un ricorso, l'assemblea dei soci ha approvato la proposta del Comitato di non fare ricorso all'introduzione del CNL degli spedizionieri.

Il Comitato auspica la disponibilità di ATIS per una futura collaborazione e affrontare insieme le sfide per trovare insieme le migliori soluzioni per il nostro settore.

Sulla modifica di 5 articoli degli statuti, l'assemblea ha inoltre approvato le proposte del Comitato con in particolare la soppressione dell'Art 10.4 che accordava il privilegio alle ditte affiliate a SPEDLOGSWISS e membri di ATIS di non pagare la quota sociale a SPEDLOGSWISS Ticino.

Informationen aus dem Tessin

Autor: Aldo Stoffel, Vorstandsmitglied SPEDLOGSWISS Ticino

Am 15. Februar 2022 haben wir per Videokonferenz eine ausserordentliche Sitzung mit im Wesentlichen zwei Traktanden abgehalten:

a) Teilrevision der Sektions-Statuten
b) Einführung des NAV vom 1. März 2022 bis zum 31.12.2024

Die genannte Versammlung wurde vom Sektionsvorstand einberufen, um die Mitglieder über das langwierige und aufwendige Verfahren zur Akzeptanz der Einführung des NAV zu informieren, wie es die Tripartite Kommission auf expliziten Druck der ATIS sowie der Gewerkschaften OCST und SIC – die ihren GAV ausweiten wollten – gewünscht hat, um das Lohndumping zu bekämpfen, das – ihrer Meinung nach – im Tessin vor allem in der Branche Logistik und internationale Spedition vorherrsche.

Zusammengefasst hatte der chronologische Verlauf folgende Hauptetappen:

26.04.2017 AGS lehnt unseren Vorschlag eines GAV mit der OCST ab.

14.07.2020 ATIS ersucht darum, ihren GAV als obligatorisch einzustufen, das SECO weist dies zurück, da die erforderlichen Voraussetzungen nicht gegeben sind.

18.12.2020 Die Tripartite Kommission konstatiert ein Lohndumping für 19,9 % der in den vergangenen zwei Jahren gezahlten Löhne in unserer Geschäftsbranche, gemessen am Mindestlohn des GAV der ATIS (aber nicht gemäss IRE).

09.02.2021 Die Tripartite Kommission ersucht den Staatsrat um Einführung eines NAV für Speditionsunternehmen, erneut mit den Mindestlöhnen des GAV der ATIS. SPEDLOGSWISS Ticino legt Beschwerde ein und ficht das Verfahren an.

08.07.2021 Der Abgeordnete Vitta schlägt ein Vermittlungsverfahren vor.

24.08.2021 Der Abgeordnete Vitta erläutert den Zweck des kantonalen Einigungsamts und alle Parteien erklären sich bereit, einen neuen GAV für Tessiner Speditionsunternehmen festzulegen.

05.10.2021 Zweite Vermittlungssitzung, auf der ATIS und die Gewerkschaften OCST und SIC ihren Vorschlag vorstellen.

30.11.2021 Dritte Vermittlungssitzung, auf der SPEDLOGSWISS Ticino ihre Vorschläge präsentiert, die OCST und ATIS für inakzeptabel und skandalös halten. Sie behalten sich vor, einen Beschluss zur Beendigung des Vermittlungsverfahrens zu fassen.

03.12.2021 OCST und ATIS bestätigen die Einstellung des Vermittlungsverfahrens.

15.12.2021 Aufnahme von Gesprächen mit TISIN (Organisation im Tessin), um unseren GAV abzuschliessen.

21.12.2021 Der Abgeordnete Vitta fordert die Parteien zu einem letzten Vermittlungsversuch auf, ATIS und OCST lehnen den Versuch und jedes weitere Gespräch ab.

21.01.2022 Veröffentlichung des NAV, gültig vom 01.03.2022 bis zum 31.12.2024, erneut mit den Mindestlöhnen gemäss GAV der ATIS.

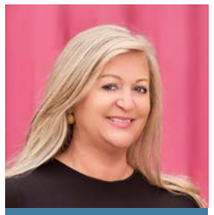
Da wir gemäss der Rechtsprechung im Rahmen des NAV keine ausreichenden Gründe für eine Beschwerde haben, billigte die Mitgliederversammlung den Vorschlag des Vorstandes, keine Beschwerde gegen die Einführung des NAV für Speditionsunternehmen einzulegen.

Der Vorstand hofft auf die Bereitschaft der ATIS zu einer künftigen Zusammenarbeit und vereinten Bewältigung der Herausforderungen, um gemeinsam die bestmöglichen Lösungen für unsere Branche zu finden.

Die Versammlung hat darüber hinaus die Vorschläge des Vorstandes zur Abänderung von 5 Artikeln der Statuten angenommen, insbesondere die Streichung von Artikel 10.4, der für die in SPEDLOGSWISS zusammengeschlossenen Unternehmen, die ATIS-Mitglieder sind, das Privileg vorsah, keinen SPEDLOGSWISS-Ticino-Mitgliederbeitrag zu zahlen.

Aus der Geschäftsstelle

Neue Mitarbeiterin auf der Geschäftsstelle



Judith Moser
PR-Verantwortliche
SPEDLOGSWISS

Am 1. April 2022 hat Ibadete Zenuni ihre Tätigkeit bei SPEDLOGSWISS aufgenommen. Iba Zenuni ist verantwortlich für den Bereich Buchhaltung auf unserer Geschäftsstelle. Sie hat die Nachfolge von Melanie Bitterli angetreten, welche uns per Ende Januar 2022 auf eigenen Wunsch verlassen hat, weil sie ihren beruflichen und privaten Lebensweg neu in Bern fortführen wird. Wir danken an dieser Stelle Melanie für die wertvoll geleisteten Dienste und wünschen ihr alles Gute.

Iba hat eine kaufmännische Ausbildung absolviert und verfügt über mehrjährige, einschlägige Berufserfahrung im Rechnungswesen. Sie ist verheiratet und Mutter von zwei schulpflichtigen Töchtern. Wir heissen Iba herzlich willkommen im Team und wünschen ihr alles Gute und viel Erfolg in ihrer neuen Aufgabe.

Ibadete Zenuni, Buchhaltung SPEDLOGSWISS

Mitarbeitende der Geschäftsstelle SPEDLOGSWISS

Thomas Schwarzenbach
Direktor

Thomas Suter
Stellvertretender Direktor

Tom Odermatt
Manager Zoll und Spedition

Judith Moser
PR-Verantwortliche

Katharina Linggi
Berufsbildnerin Ausbildungsverbund

Sascha Herzog
Berufsbildner ABV

Noah Bader
Berufsbildner Ausbildungsverbund

Andrea Jauslin
Verantwortliche Grundbildung

Ivan Torres
Verantwortlicher Weiterbildung

Julia Mathis
Verantwortliche Grund- und Weiterbildung

Dilan Osoy
Mitarbeiterin Weiterbildung

Silvia Degen
Geschäftsleiterin SafeConsult AG/GeFaSuisse

Dilara Hacilar
Empfang Sekretariat / Social Media

Iba Zenuni
Verantwortliche Buchhaltung

Nachruf

Edward Henry Crowe, † 6.12.2021

Unser Ehrenmitglied Edward H. Crowe, genannt «Teddy» Crowe, ist am 6. Dezember 2021 im 96. Lebensjahr verstorben. Wir sind traurig und schauen dankend zurück.

In die Fussstapfen seines Grossvaters tretend, stieg Teddy als neunzehnjähriger Spediteur in unsere Branche ein und war bereits in jungen Jahren mit Führungsaufgaben betraut worden. Sein Wissen und seine Berufserfahrung brachte er im Laufe seiner beruflichen Karriere grosszügig in der Speditionsbranche ein. Er war damit ein «Brückenbauer» in vielfacher Hinsicht. Einerseits zwischen den Erfahrenen und den Jungen, aber anderseits auch zwischen den Regionen. So präsidierte er von 1964 bis 1967 die damalige Zürcher Spediteurvereinigung ZSV (heute SPEDLOGSWISS Zürich), war zwischen 1971 und 1978 Vorstandsmitglied des Groupement Fer und präsidierte von 1984 bis 1987 den Schweizerischen Spediteur-Verband SSV (heute SPEDLOGSWISS). Seine unkomplizierte, kontaktfreudige und humorvolle Art und sein grosses Engagement in unserem Verband waren in unserer Branche bestens bekannt. Er wurde allseits sehr geschätzt, was an der Generalversammlung des damaligen SSV vom 27. Mai 1994 in Yverdon zu seiner verdienten Wahl zum Ehrenmitglied führte.

Auch als Ehrenmitglied interessierte er sich weiterhin sehr für die Tätigkeiten, Chancen und Risiken für die Speditionsbranche im Allgemeinen und für die SPEDLOGSWISS im Speziellen. Das zeigte sich insbesondere bei den Gesprächen, die ich mit Teddy im Rahmen unserer Generalversammlungen oder Neujahrsempfänge führen durfte, die er rege besuchte. Mit wachem Geist fragte er uns jeweils nach unseren Einschätzungen zu den Marktentwicklungen oder ermunterte uns auch, Neues zu wagen oder bezog sich auf Beiträge, die er in unserem Verbandsorgan akribisch nachlas. Und wir unsererseits fragten ihn nach seinen Ratschlägen. Der letzte Anlass, an dem ich ihm begegnet bin, war unsere Generalversammlung 2019 in Lugano. Seine spätere Mitteilung, dass er die Kraft nicht mehr habe, unseren Einladungen zu folgen, stimmte uns traurig und wir mussten leider damit rechnen, ihm nicht mehr begegnen zu können. Nun ist Teddys Stimme verstummt, sein ansteckendes Lachen fehlt, und seine sympathische Art wird vermisst. Wir hatten in ihm eine überaus liebenswerte Persönlichkeit. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Thomas Schwarzenbach

Vorschau

Forum Recht & Versicherung SPEDLOGSWISS

Mittwoch, 29. Juni 2022 im Technopark in Zürich:

«Anpacken – mit kühlem Kopf»

Jetzt anmelden (siehe Flyer in der Beilage)!

Ihre Meinung interessiert uns

Wir freuen uns, wenn Sie uns sagen, wie Ihnen diese Ausgabe gefallen hat, damit wir das, was wir tun, noch besser tun können.

Gerne nehmen wir Sie in unseren Verteiler auf. Schreiben Sie uns ein E-Mail: judith.moser@spedlogswiss.com

Bitte informieren Sie uns ebenso, wenn sich Ihre Anschrift ändern sollte oder falls Sie weitere Exemplare des SPEDLOGSWISS INFO erhalten möchten.

SPEDLOGSWISS

Wir sind Mitglied von:

FIATA CLECAT SWISS SUPPLY

Impressum
Ausgabe: Nr. 1/2022 – Mai 2022 | Herausgeber: Geschäftsstelle der SPEDLOGSWISS, Elisabethenstrasse 44, Postfach, 4002 Basel, www.spedlogswiss.com
Redaktion: Judith Moser, judith.moser@spedlogswiss.com
Fotos: Porträts SPEDLOGSWISS Romeo Rüesch, BlueSun; Illustrationsfotos: AdobeStock
Grafik & Realisation: ERNYVETSCH, Zürich
Nächste Ausgabe: August 2022 | Redaktionsschluss: 18. Juli 2022
Auflage: 1 800 D / 500 F

Wichtige Termine

2022

Generalversammlung SPEDLOGSWISS

Freitag, 10. Juni 2022, Technopark Zürich
spedlogswiss.com

Forum Recht und Versicherung SPEDLOGSWISS, «Anpacken – mit kühlem Kopf»

Mittwoch, 29. Juni 2022, ganztags, Technopark, Zürich
spedlogswiss.com

Jubiläums-Generalversammlung SPEDLOGSWISS Zürich

Freitag, 26. August 2022, Zürich
spedlogswiss-zh.ch

FIATA Weltkongress

13. – 19. September 2022, Busan, Korea
fiata.com

MOVE22 – Eine Netzwerkveranstaltung der SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz

Donnerstag, 27. Oktober 2022, Basel
spedlogswiss.com

Berufsmessen

Schaffhauser Berufsmesse

15. – 17. September 2022
berufsmesse-sh.ch

Basler Berufs- und Weiterbildungsmesse

20. – 22. Oktober 2022
basler-berufsmesse.ch

Berufsmesse Zürich

22. – 26. November 2022
berufsmessezuerich.ch

2023

Generalversammlung SPEDLOGSWISS

Freitag, 2. Juni 2023, Verkehrshaus der Schweiz, Luzern
spedlogswiss.com