

SPEDLOGSWISS

**JAHRESBERICHT
2011**

Rapport annuel
Resoconto annuo



Inhalt

Prolog	4-7
Vorwort und Ausblick	8-11
Mitgliederbewegungen	12-13
Tätigkeiten der Vorstände und der Geschäftsstelle	14-16
Berichte der Ausschüsse:	
Fachausschuss	18-20
Cargo Forum Schweiz	22-23
Berichte aus den Fachbereichen:	
Air	24-27
Europa	28-29
Reedereiagenten	30-32
Schifffahrt	35-36
FIATA	38-40
Berichte aus den Kommissionen:	
Betriebswirtschaft	42-44
Bildung	46-49
Informatik	50-51
Kommunikation	52-53
Recht und Versicherung	54-55
Zoll	56-58
Laufende Projekte:	
Überbetriebliche Kurse	60-62
SafeConsult AG	64-66
DataCenter	68-70
Befreundete Verbände:	
GeFaSuisse	71-72
Groupement Fer	72-75
Finanzen	76-79

Contenu

Prologue	
Préface et perspective	
Mutations	
Activités des comités et du secrétariat	
Rapport des commissions:	
Commission spécialisée	
Cargo Forum Schweiz	
Rapports des commissions spécialisées:	
Air	
Europe	
Agents maritimes	
Navigation	
FIATA	
Rapports des commissions:	
Economie d'entreprise	
Formation	
Informatique	
Communication	
Droit et assurance	
Douane	
Projets en cours:	
Cours interentreprises	
SafeConsult AG	
DataCenter	
Associations amies:	
GeFaSuisse	
Groupement Fer	
Finances	

Impressum
Herausgeber/Editeur: SPEDLOGSWISS, Basel
Verantwortlich/Responsable: Judith Moser, Public Relations
Grafik+Realisation/Design+Réalisation: ERNYVETSCH, Hombrechtikon
Fotos Porträts/Portraits: Ferdinando Godenzi, Basel; Styling: Diana Fischer
Foto Cover: Prismaonline, Dietikon
Fotos Inhalt/Contenu: Ronnie Vetsch, Hombrechtikon
Imaging: Bildpunkt AG, Münchenstein
Druck/Imprimé: Mediapoint SA, Mendrisio



Prolog

Autor: Peter Bösch

Als ich vor langer Zeit meine Speditionslehre bei der Basler Lagerhaus und Speditionsgesellschaft AG absolvierte, wurde ich in der ersten Hälfte des dritten Lehrjahres in die Tarifabteilung eingeteilt. „Tarifabteilung?“, habe ich mich gefragt und mir dabei so ziemlich wenig bis gar nichts darunter vorstellen können. Schon bald jedoch war mir klar, dass in der Tarifabteilung praktisch alles mit Bahnverkehr zu tun hatte: Es wurden Bahnfrachten berechnet, die man mit Hilfe einer umfangreichen Tarifbibliothek auf komplizierte Art und Weise zusammenaddieren musste. Es wurden Detaxen eingereicht. Dabei handelte es sich um eine aufwendige und – speziell für mich als Lehrling – zum Teil auch langweilige Arbeit, bei der es darum ging, Bruttofrachten auf Frachtabrechnungen von Bahnsendungen, die nach regulären Bahntarifen abgerechnet worden sind, auf grosse und unübersichtliche Formulare zu übertragen und daneben die Nettofrachten aufzulisten, die es aus den verschiedenen anwendbaren Nettotarifen und Spezialabkommen auszurechnen galt.

Und dies alles ohne Computer, auf der guten alten Hermes „Ambassador“, in fünffacher Ausführung mit Kohlepapier und ohne Tippfehler!

Die Differenz zwischen Bruttotarif und Nettotarif bezeichnete man – so erinnere ich mich jedenfalls noch – als Detaxe. Die Bahnen haben diese Auflistungen und die dazugehörigen Frachtabrechnungen kontrolliert und Ende des Monats jeweils die Detaxen in Form einer Gutschrift an die BLG ausbezahlt, worüber sich dann natürlich mein Chef sehr freute.

Daneben galt es, die Tarifbibliothek (sie umfasste sicher gegen 100 verschiedene Bahntarife, Distanzzeiger, Güterklassifikationen, Ver- und Beladerichtlinien, Lademassverzeichnisse, Wagenverzeichnisse etc., etc.) à jour zu halten. Für mich als Lehrling war es der Inbegriff einer Sisyphusarbeit! Kaum hatte man einen Tarif in mühsamster Bastelarbeit „korrigiert“, lag bereits die neueste Ausgabe von Rittmanns „Tarifkorrekturen“ auf dem Tisch und man durfte wieder von vorne beginnen.

Es wäre jetzt natürlich unfair, nur von den unangenehmen Dingen zu sprechen. Die Arbeit im Tarifbüro war natürlich bei weitem viel interessanter! Das Kalkulieren und Berechnen von Bahntransporten war im wahrsten Sinn des Wortes eine Herausforderung: Es galt, den optimalen Wagentyp zu eruieren, Verladepläne zu erstellen, Lastgrenzen und Streckenklassen zu berücksichtigen, Lademassüberschreitungen zu vermeiden, RIV- und EUROP-Bestimmungen zu beachten, Güterklassen zu bestimmen, Leitungswege herauszufinden und last, but not

Prologue

Auteur: Peter Bösch

Lorsque, il y a un certain temps déjà, je faisais mon apprentissage dans l'expédition chez Basler Lagerhaus und Speditionsgesellschaft AG, j'ai été attribué dans la première moitié de ma troisième année, à la division Tarif. Division Tarif? Je me suis posé la question et ne pouvais me représenter que peu, voire pas de choses sur ce sujet. Mais il m'apparut bientôt très clairement que, dans la division Tarif, pratiquement tout concernait le trafic ferroviaire. On y calculait les frais de transport par fer, qu'il s'agissait de calculer à l'aide d'une très ample bibliothèque tarifaire et d'ajouter de façon très compliquée. Il fallait présenter des détaxes. Il s'agissait d'un travail laborieux et – spécialement pour moi en tant qu'apprenti – d'un travail partiellement ennuyeux pour lequel il s'agissait de calculer les frais bruts sur les lettres de voitures d'envois par le rail qui étaient calculés selon les tarifs réguliers, de les reporter sur de grands formulaires compliqués et, en outre, d'établir des listes de frais nets à partir de divers tarifs nets applicables et de conventions spéciales.

Et tout cela sans ordinateur, sur la bonne vieille Hermes „Ambassador“, en cinq exemplaires avec papier carbone et sans faute de frappe.

La différence entre tarif brut et tarif net s'intitulait détaxe – ce dont je me souviens. Les compagnies de chemin de fer ont contrôlé les listages et les lettres de voiture y relatives pour rembourser, à la fin du mois, les détaxes sous forme d'une bonification à BLG, ce dont mon chef se réjouissait bien naturellement.

Il s'agissait en outre de tenir à jour la bibliothèque tarifaire (constituée sûrement d'une centaine de divers tarifs, indicateurs de distances, classifications de marchandises, directives de chargement et de déchargement, listes de mesures de charges, listes de wagons, etc., etc.). Pour moi, apprenti, cela correspondait à un travail de Sisyphe! A peine avait-on „corrigé“ un tarif par un bricolage fastidieux qu'apparaissait la nouvelle version des „corrections tarifaires“ de Rittmann et on pouvait recommencer depuis le début.

Il ne serait évidemment pas correct de ne parler que des faits désagréables. Le travail dans le bureau du tarif était naturellement de loin beaucoup plus intéressant! Calculer et recalculer les transports par fer était véritablement un défi dans le plus vrai sens du mot. Il s'agissait d'élucider le type de wagon optimal, d'établir des plans de chargement, de tenir compte des limites de charges et des classes de réseaux, d'éviter les dépassements des dimensions, d'observer les dispositions RIV

least, den richtigen resp. die richtigen und vor allem günstigsten Tarife zu finden und zu berechnen. Dabei galt es vor allen Dingen erst mal herauszufinden, ob der Tarif überhaupt anwendbar war und welche Einschränkungen in Bezug auf Güterart, Wagentyp und Leitungswege bestanden. Hatte man diese Hürden alle überwunden, blieb am Schluss nur noch die korrekte Berechnung des Schnittgewichtes, damit auch klar war, ob sich die günstigste Fracht wohl eher aus dem 20-t oder doch aus dem 25-t-Satz (oder dafür zahlend ...) ergab.

Nebst diesen eher theoretischen Arbeiten bot auch die praktische Arbeit jede Menge Herausforderungen. Es gab die Freitagswagen der Skandinavienpediteure, die Sammelwagen der Überseespeditore nach Hamburg und Rotterdam, die Endive- und sonstigen Spezialzüge etc. und dazwischen immer wieder die Treffen und Gespräche mit den Vertretern der Bahnverwaltungen in Bern oder in Basel. Die meisten europäischen Bahnverwaltungen waren entweder in Bern oder in Basel mit sogenannten Generalvertretungen präsent: die DB, die SNCF, die SNCB, die FS, die NS, die CFL, die OeBB, sogar British Rail hatte einen Vertreter in Basel. Selbstverständlich waren die europäischen Bahnen alles noch Monopolbetriebe, deren Generalvertreter waren verdiente und in der Regel hohe Beamte mit umfangreichen Kompetenzen und Fachwissen.

Die Zusammenarbeit und die Verhandlungen entwickelten sich noch meistens auf Geschäftsleitungs- oder zumindest Abteilungsleiterebene. Bestehende Verbindungen waren langjährig und häufig personenbezogen. Die Liberalisierung und Privatisierung des Schienengüterverkehrs und der nationalen Bahnverwaltungen lag noch in unbestimmter Ferne

Der/die geneigte LeserIn mag sich sicher schon länger über den „romantischen“ Stil meiner obigen Betrachtungen gewundert oder darüber geschnurzt haben. Ich kann das gut verstehen! Viel zu weit weg sind die Zeiten, wo sich die grossen, renommierten Speditionsfirmen noch Tarifbüros oder einen Tarifeur „geleistet“ haben. Unvorstellbar sind die Gedanken an Schränke voller Bahntarife, an Frachtberechnungen von Schienengütertransporten, an Begriffe wie Gabarit, NHM oder Detaxe.

In der heutigen Zeit hat es keinen Platz für Eisenbahnromantik. Der Schienengüterverkehr steht im knallharten Wettbewerb zum Strassentransport, zum Binnenschiff- und – man mag es kaum glauben – auch zum Luftverkehr.

Der Modalsplit im Güterverkehr hat sich im Laufe der vergangenen 40 Jahren reziprok zu Ungunsten der Bahn verändert und liegt heute noch bei ca. 38 %. Die Marktanteile des ehemaligen Monopolbetriebs SBB liegen beim alpenquerenden Verkehr noch bei 47 %. Konsequenz der Bahnliberalisierung einerseits sowie Privatisierung andererseits war unter anderem

et EUROPE, de fixer des classes de marchandises, de trouver des voies de directions, sans oublier le tarif correct et surtout le meilleur marché et de le calculer. Il s'agissait avant tout de découvrir d'abord si le tarif était réellement applicable et quelles limites existaient en matière de genre de marchandises, type de wagon et voies de tracés. Lorsqu'on avait franchi toutes ces barrières, il ne restait plus à la fin que le calcul correct du poids moyen et il était alors clair si le fret le plus favorable résultait bien plutôt du taux des 20 tonnes ou de celui des 25 tonnes (ou du taux applicable..) pour cela.

En plus de ces travaux plutôt théoriques, le travail pratique offrait une somme de défis. Il y avait les wagons du vendredi des transitaires scandinaves, les wagons de groupage des transitaires d'outremer à destination de Hambourg et Rotterdam, les trains spéciaux d'endives et autres, etc., et dans l'intervalle toujours les rencontres et entretiens des représentants des administrations ferroviaires à Berne ou à Bâle. La plupart des administrations ferroviaires européennes étaient présentes soit à Berne soit à Bâle, avec leurs représentations générales: les DB, la SNCF, la SNCB, les FS, les NS, la CFL, les OeBB, et même British Rail avaient un représentant à Bâle. Il va de soi que les chemins de fer européens étaient encore tous des exploitations de monopole dont les représentants généraux étaient des fonctionnaires méritants et en règle générale de hauts fonctionnaires avec des compétences et des connaissances très amples. La collaboration et les tractations se développaient encore le plus souvent au niveau de la direction ou au moins des chefs de divisions. Les relations existantes étaient de longue durée et souvent se rapportaient à des personnes. La libéralisation et la privatisation du trafic des marchandises par le rail et des administrations ferroviaires nationales étaient encore fort lointaines

Le lecteur/la lectrice passionné/e s'est certainement déjà étonné depuis longtemps du style „romantique“ de mes considérations ci-dessus ou avoir rit sous cape. Je peux fort bien le comprendre! Les temps sont depuis longtemps dépassés où les grandes entreprises d'expédition renommées se „permettaient“ encore un bureau de tarif ou un tarifeur. Il est difficile de se représenter les idées d'armoires pleines de tarifs ferroviaires, de calcul de fret des transports par le rail, de notions telles que gabarit, NHM ou détaxe.

A l'heure actuelle, il n'y a plus de place pour le romantisme des chemins de fer. Le trafic des marchandises par le rail est en sévère concurrence avec le transport par la route, avec la navigation intérieure et – il est difficile de le croire – aussi avec le trafic aérien.

Le partage modal du trafic des marchandises s'est modifié au cours de 40 dernières années réciproquement en défaveur des

die Erkenntnis, dass die Bahnbetriebe in ihren alten Strukturen nicht oder grösstenteils nicht kostendeckend gewirtschaftet haben. Die Herausforderungen, die sich Bahnmanagern heute stellen, sind Fragen der Effizienzsteigerung und Optimierungsmöglichkeiten, nach Wettbewerbsfähigkeit und Innovationsmöglichkeiten. Ganze Konzepte müssen hinterfragt werden, die Politik ist gefordert, mitzuarbeiten an einer Neupositionierung des Angebots des Schienengüterverkehrs. Sanierung ist angesagt! Dabei sind nicht Gralshüter gefragt, sondern es geht um Konzepte für eine sinnvolle gegenseitige Ergänzung von Schienengüterverkehr und seinen Wettbewerbern. Dass bei dieser Arbeit auch der Spediteur und insbesondere die Fachgremien der SPEDLOGSWISS gefordert sein werden, macht diese Entwicklung zu einer der spannendsten Herausforderung der kommenden Jahre für unsere Branche. Ich wünsche Ihnen viel Vergnügen bei der Lektüre dieses Jahresberichtes, der sich dem Schwerpunktthema „Bahn“ widmet.

chemins de fer et se situe aujourd’hui encore vers 38 %. Les parts de marché de l’ancien monopole des CFF se situent pour le trafic à travers les Alpes encore vers 47 %. La conséquence de la libéralisation des chemins de fer d’une part ainsi que de la privatisation d’autre part a été entre autres de se rendre compte que les exploitations ferroviaires dans leurs vieilles structures n’ont ou le plus souvent pas couvert leurs coûts. Les défis que se lancent aujourd’hui les grands directeurs des chemins de fer sont des questions de croissance d’efficacité ou de possibilités d’optimisation, de capacité concurrentielle et de possibilités d’innovations. Des concepts entiers doivent être revus, la politique est mise au défi de collaborer à un nouveau positionnement de l’offre du trafic des marchandises par le rail. C’est l’assainissement qui est annoncé! Or, on n’interroge pas les teneurs de grals, mais il s’agit de concepts pour un complément réciproque intelligent du trafic ferroviaire avec ses concurrents. Le fait que, pour ce travail, le transitaire et en particulier les organes spécialisés de SPEDLOGSWISS sont interpellés fait de cette évolution un défi des plus intéressants des années à venir pour notre branche. Je vous souhaite beaucoup de plaisir à la lecture de ce rapport annuel qui se consacre à un thème essentiel „le chemin de fer“.





Vorwort und Ausblick

Autor: Paul Kurrus

2011 – ein Jahr der Herausforderungen

Die massive Überbewertung des Frankens gegenüber dem Euro und dem Dollar hat die Schweizer Exportindustrie hart getroffen und die Wirtschaft vor grosse Herausforderungen gestellt. Trotz der Frankenstärke ist die Schweizer Wirtschaft mit 1,8 % etwas stärker gewachsen als anfangs Berichtsjahr angenommen und zeigt sich überraschend robust. Naturgemäß war unsere Branche von dieser Entwicklung in besonderem Masse betroffen. Während sie sich die Interkontinentalverkehre insgesamt gut behaupteten, blieben die Europaverkehre deutlich hinter den Erwartungen und den Vorjahreszahlen. Vor dem Hintergrund dieser Widerwärtigkeiten dürfen wir feststellen, dass sich unsere Branche insgesamt gut behauptet hat.

Rezession ist abgesagt

Die Konjunkturforscher rechnen im laufenden Jahr mit einem leichten Wachstum von 0,7 %. Zuversicht ergibt sich durch das verringerte konjunkturelle Gefahrenpotenzial. Nach einer Wachstumsbeschleunigung im zweiten Halbjahr 2012 wird im kommenden Jahr mit einem deutlich beschleunigten Wachstum von 1,7 % gerechnet.

Diese Zeichen bestärken mich in meiner Überzeugung, dass sich der Speditions- und Logistikstandort Schweiz, dank vergleichsweise hoher Qualität der Dienstleistungen, gut behaupten wird.

Ausbau von Verbandsdienstleistungen

Im Berichtsjahr hat sich SPEDLOGSWISS wiederum auf den Gebieten der Bildung, Dienstleistungen, Information, Beratung und für gute Rahmenbedingungen und Netzwerke eingesetzt. Stellvertretend für eine Vielzahl von Engagements des Verbandes, möchte ich nur drei wichtige Projekte erwähnen.

Blended Learning

Der Startschuss für dieses wichtige Bildungsprojekt erfolgte im Herbst 2010 in Basel. Da dieser Start sowohl bei den Lernenden selber wie auch bei den Berufsbildnern, den Referenten und der Administration überaus erfolgreich war, ging es im Berichtsjahr nun darum, das topmoderne Bildungssystem in der ganzen Schweiz zu implementieren. Bedingt durch die spezifischen Stundenpläne und Abfolgen der Lerninhalte haben sich die Sektionen VOSL und diejenigen in der französischsprachigen Schweiz entschlossen, erst 2012 mit

Préface et perspective

Auteur: Paul Kurrus

2011 – une année des défis

La surévaluation massive du franc par rapport à l'euro et au dollar a fortement touché l'industrie d'exportation suisse et placé l'économie face à de gros défis. Malgré la force du franc, l'économie suisse a cru de 1,8 %, soit un peu plus fortement qu'on ne l'avait estimé au début de l'année sous rapport et se montre étonnamment solide. Il est naturel que notre branche ait été particulièrement touchée par cette évolution. Tandis que les trafics intercontinentaux se maintenaient globalement bien, les trafics européens sont restés nettement en deçà des attentes et des chiffres de l'année précédente. Sur cet arrière-plan de contrariétés, nous pouvons constater que notre branche s'est globalement bien défendue.

La récession est renvoyée

Les chercheurs en conjoncture escomptent pour l'année en cours une légère croissance de 0,7 %. La confiance résulte du potentiel réduit de danger conjoncturel. Après une accélération de croissance conjoncturelle dans la deuxième partie de l'année 2012, on escompte pour l'année prochaine une croissance en nette accélération de 1,7 %.

Ces signes renforcent ma conviction que l'emplacement Suisse de l'expédition et de la logistique, grâce à une qualité comparativement plus élevée des prestations de services, va bien s'affirmer.

Extension des prestations de services de l'association

Dans l'année sous rapport, SPEDLOGSWISS s'est à nouveau engagé dans les domaines de la formation, des prestations de services, de l'information, des conseils et pour de bonnes conditions-cadres et des réseaux. A titre d'exemples pour un grand nombre d'engagements de l'association, je ne souhaite mentionner ici que trois projets importants.

Blended Learning

Le démarrage de cet important projet de formation a eu lieu en automne 2010 à Bâle. Vu que ce lancement a été un plein succès tant pour les apprentis que chez les formateurs professionnels, les conférenciers et pour l'administration, il ne s'est agi dans l'année sous rapport que d'implanter ce système de formation super-moderne dans toute la Suisse. En raison des plans d'étude spécifiques et de l'enchaînement des contenus,

Blended Learning einzusteigen. Alle andern Regionen haben im Berichtsjahr auf diese Kombination zwischen Präsenzunterricht und E-Learning umgestellt. Wie bei jedem neuen System gab es sicherlich anfangs noch das eine oder andere zu justieren und zu verbessern. Aber das System „Blended Learning“ können wir nun mittlerweile getrost als ausgefeilt und installiert betrachten. Dies lag vorab am von Ruedi Scheidegger geleiteten Projektteam und an allen Personen in den Regionen, die an der Einführung beteiligt waren. Die hohe Qualität unseres Bildungssystems war bestimmt mitunter ein Grund, weshalb sich auch einige Kantone dazu entschieden haben, sich an den für uns substantiellen Entwicklungskosten zu beteiligen. Ebenso partizipieren unsere Lokalverbände an der Finanzierung, indem sie mit je einer Tranche in den Jahren 2011, 2012 und 2013 einen Teil der Gesamtkosten, für welche SPEDLOGSWISS in Vorleistung ging, übernehmen. Es sieht also alles danach aus, dass wir nächstes Jahr unseren neuen Grundbildungsstandard „Blended Learning“ schweizweit eingeführt haben. In der Nordwestschweiz werden nächstes Jahr sogar die ersten Lernenden abschliessen, welche sich ihr speditioelles Fachwissen ausschliesslich mittels „Blended Learning“ angeeignet haben und somit das „alte“ System mit ausschliesslichem Präsenzunterricht gar nicht mehr kennen.

Datacenter

Das Datacenter ist ein weiteres Grossprojekt unseres Verbandes. Die Entwicklung dieser Plattform verläuft erfreulich. Einerseits haben sich bereits zahlreiche Mitgliedsfirmen entschlossen, sich an die elektronische Datendrehscheibe anzuschliessen. Andererseits kommt auch insbesondere das Produkt „Webentry“ gut voran. Mit der Bereitstellung der DATACENTER-Funktionspalette rund um den elektronischen Speditionsauftrag verfügen wir über ein effizientes und kostengünstiges Produkt, das für SPEDLOGSWISS auch hinsichtlich der Innovationskraft von strategischer Bedeutung ist. Der Aufwand für die breit abgestützte Promotionskampagne 2011 in der Fachpresse und an Veranstaltungen von unseren befreundeten Verbänden und von uns selber hat sich also gelohnt. Unsere Verbandsmitglieder und ihre Kunden sind damit gerüstet für die Ablösung des herkömmlichen Speditionsauftrags von einer topmodernen Webapplikation, deren Entwicklung federführend von unserer Kommission IT begleitet und gesteuert wird.

Branchenlösung Umwelt

Der schonungsvolle und nachhaltige Umgang mit Umwelt und Ressourcen ist auch für unsere Branche von grosser Bedeutung. Die Anforderungen seitens Gesellschaft und Kunden hinsichtlich Auskunft über Umweltbelastung bzw. -verträglichkeit steigen stetig an. Um unsere Mitgliedsfirmen bei der Bewältigung dieser Herausforderungen zu unterstützen, haben wir ein zweistufiges und branchenspezifisches Modell erarbeitet. Es basiert auf einem zweistufigen Ansatz: Mit der Ausbaustufe ecoStandard kann sich ein Unternehmen auf einer

les sections VOSL et celles de Suisse romande ont décidé de n'accéder au Blended Learning qu'en 2012. Toutes les autres régions ont passé dans l'année sous rapport à cette combinaison entre enseignement en classe et e-Learning. Comme pour tous les nouveaux systèmes, il a fallu au début encore ajuster et améliorer ceci ou cela. Mais nous pouvons considérer depuis lors et confiants comme mûr et installé ce système „Blended Learning“. Cela est dû pour l'essentiel à l'équipe de projet dirigée par Ruedi Scheidegger et à toutes les personnes impliquées dans l'introduction dans toutes les régions. La haute qualité de notre système de formation a certainement été une raison pour laquelle quelques cantons se sont décidés à participer à nos frais substantiels de développement. De même participant au financement nos associations locales en assumant une partie des frais globaux en tranches annuelles pour 2011, 2012 et 2013 que SPEDLOGSWISS a pris en charge dans un premier temps. Il apparaît ainsi comme garanti que, l'année prochaine, nous aurons introduit dans toute la Suisse notre standard de formation de base „Blended Learning“. Dans le nord-ouest suisse, l'année prochaine vont terminer leurs études les premiers apprenants qui ont acquis leur savoir en matière d'expédition exclusivement par „Blended Learning“ et ne connaissent même plus le „vieux“ système avec un enseignement exclusivement en classe.

Datacenter

Datacenter est un autre grand projet de notre association. Le développement de cette plateforme se déroule de façon réjouissante. D'une part, de nombreuses entreprises membres se sont déjà décidées à se raccorder à cette plateforme électronique de données. D'autre part, le produit „Webentry“ progresse lui aussi favorablement. Grâce à la mise à disposition de la palette de fonctions DATACENTER autour de l'ordre d'expédition électronique, nous disposons d'un produit efficace et bon marché, d'importance stratégique pour SPEDLOGSWISS aussi en matière de force d'innovation. Le travail pour la large campagne de promotion 2011 dans la presse spécialisée et lors de manifestations de nos associations amies et de notre part en valait la peine. Nos membres de l'association et leurs clients sont ainsi équipés pour le remplacement de l'ordre d'expédition traditionnel avec une application web très moderne dont le développement a été suivi et est dirigé en priorité par notre commission TI.

Solution de la branche Environnement

Le comportement précautionneux et durable avec l'environnement et les ressources est aussi pour notre branche d'une grande importance. Les exigences de la part de la société et des clients au sujet de renseignements sur la charge sur l'environnement et son adaptation croissent sans cesse. Afin de soutenir nos entreprises membres dans la maîtrise de ces défis, nous avons élaboré un modèle à deux niveaux et spécifique à la branche. Il est basé sur une amorce à deux niveaux: au niveau

Einstiegstufe positionieren, und ecoPlus stellt einen höheren Standard dar, der einer Fähigkeit zur Zertifizierung entspricht. Je nachdem, ob ein Unternehmen in der reinen Vermittlung von Transportdienstleistungen oder anverwandter Dienstleistungen tätig ist, oder ob es einen eigenen Fuhrpark betreibt oder beispielsweise ausschliesslich im Verzollungsmarkt tätig ist: Jedes Unternehmen soll mit der Branchenlösung Umwelt eine geeignete Hilfestellung bekommen. Drei professionelle Partner stehen bereit, um die Umsetzung der Massnahmen in den Unternehmungen zu begleiten. Die Branchenlösung steht seit dem Frühjahr 2011 zur Verfügung.

Viel Arbeit im laufenden Jahr

Der Vorstand hat sich auch für das laufende Jahr einiges vorgenommen. Neben dem Abschluss unseres Projektes Blended Learning steht die zielgerichtete Kommunikation an die direkt interessierten Personen in den Unternehmungen im Vordergrund. Daneben nehmen wir Einfluss auf die Beseitigung von Infrastrukturengängen und die Verbesserung der Rahmenbedingungen bei verschiedenen Verkehrsträgern.

Gut gerüstet für die Zukunft

Abschliessend danke ich unseren Mitgliedern, welche uns einmal mehr ihr Vertrauen geschenkt und uns mit der Mitarbeit ihrer Experten in den Fachbereichen und Kommissionen unterstützt haben.

**Ohne diese Ressourcen könnten unsere
Verbandsdienstleistungen nicht in der heute
erbrachten hohen Qualität angeboten werden.**

Gleichzeitig überbringe ich hiermit summarisch den Dank unserer Fachbereichs- und Kommissionsvorsitzenden an diejenigen Personen, welche in unseren Gremien mitgearbeitet haben sowie an das Team der Geschäftsstelle, welches unsere im Milizsystem wirkenden Fachleute bei dieser wertvollen Arbeit massgeblich unterstützt hat.

d'entrée ecoStandard, une entreprise peut se positionner sur un niveau d'accès et ecoPlus représente un standard plus élevé correspondant à une aptitude à la certification. Selon qu'une entreprise est active en tant que pur intermédiaire de prestations de services de transport ou prestations de services appartenées, ou si elle exploite un parc de véhicules ou est active par exemple exclusivement sur le marché du dédouanement: toute entreprise doit obtenir avec la solution de la branche Environnement une aide adéquate. Trois partenaires professionnels sont à disposition pour accompagner la transposition des mesures dans les entreprises. La solution de la branche est à disposition depuis le printemps 2011.

Beaucoup de travail pour l'année en cours

Le comité a envisagé pas mal de choses aussi pour l'année en cours. En plus de la conclusion de notre projet Blended Learning se situe au premier plan la communication ajustée aux objectifs pour les personnes directement intéressées dans les entreprises. Nous exerçons en outre notre influence sur la suppression de difficultés d'infrastructure et l'amélioration des conditions-cadres dans divers modes de transport.

Bien équipés pour l'avenir

Pour terminer, je remercie nos membres qui nous ont accordé une fois de plus leur confiance et nous ont soutenus par la collaboration de leurs experts dans les domaines spécialisés et les commissions.

**Sans ces ressources, nous ne pourrions pas offrir
nos prestations de services d'association dans la
haute qualité que nous offrons aujourd'hui.**

J'adresse aussi ici sommairement les remerciements des présidents de nos domaines spécialisés et commissions aux personnes qui ont collaboré dans nos organes ainsi qu'à l'équipe du secrétariat qui a soutenu de façon déterminante nos spécialistes actifs dans le système de milice dans ce précieux travail.

Mitgliederbewegungen

Mutations

Stand Dezember 2011

Etat décembre 2011

Eintritte Einzelmitglieder

Nouveaux membres individuels

a. hardtrot (Schweiz) AG, Basel
 Almundus Customs Services AG, Basel
 cargopack geering ag, Wängi
 Commodity Supplies AG, Wollerau
 Fluvia AG, Birsfelden
 Hohl AG, Rüthi SG
 Meyer & Meyer Logistics Services AG, Unterengstringen
 Paul Leimgruber Embrach AG, Embrach-Embraport
 Stockpharma AG, Pratteln
 Sulser Transport AG, Otelfingen
 Swiss Trading Solutions GmbH, Reinach
 Transuisse GmbH, Muttenz
 Tuvia Switzerland GmbH, Basel
 Vir-Log Sàrl, Genf

Austritte

Démissions

Zürcher Freilager AG, Zürich
 Thommen Intertrans AG
 Jacky Maeder Shipping

Firmenintegration

Intégration d'entreprises

BLG Lagerhaus- und Speditionsgesellschaft AG und Ziegler (Schweiz) AG in Ziegler (Schweiz) AG, Basel

Contargo Alpina AG und BMT MultiTerminal AG in Contargo AG, Basel

Namensänderung

Changement de nom

OLG AG

Neu: GLZ Geschäfts- und Logistikzentrum
 Langenthal AG, Langenthal

Interfracht Tolimpex AG

Neu: Interfracht Speditions AG, Pratteln

Ehrenmitglieder

Membres d'honneur

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

Bestand

Situation actuelle

Am 31. Dezember 2011 setzte sich die SPEDLOGSWISS (Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen) wie folgt zusammen:

Au 31 décembre 2011, la SPEDLOGSWISS (Association suisse des transitaires et des entreprises de logistique) se composait de:

Einzelfirmen

Entreprises individuelles

317

Sktionen

Sections

10

Ehrenmitglieder

Membres d'honneur

6

Private Members

Membres privés

Firmen

Entreprises

13

Einelpersonen

Personnes individuelles

40

Geschäftsstelle und Vorstand**Bureau et comité****Vorstand/Comité**

An der Generalversammlung vom 10. Juni 2011 in Bern wurde der Vorstand wie folgt gewählt:

Le comité a été élu comme suit lors de l'assemblée générale du 10 juin 2011 à Berne:

Präsident und Mitglied des engeren Vorstandes:

Président et membre du comité restreint:

Paul Kurrus

Arlesheim

Vizepräsidenten und Mitglieder des engeren Vorstandes:

Vice-présidents et membres du comité restreint:

Roman W. Bisig

DHL Logistics (Schweiz) AG / DHL Freight, Basel

Vinicio Cassani

VIA MAT Artcare, Kloten

Thomas Lamprecht

Lamprecht Transport AG, Basel

Bericht über die Geschäftsstelle und den Vorstandes

Die im Vorstand vorgesehenen Vertretungen der Fachbereiche Schifffahrt (geleitet ad interim von Christoph Ernst), Air (geleitet ad interim von Reto C. Wieser), Lagerlogistik sowie KEP (derzeit unbesetzt) bleiben bis zur entsprechenden neuen Ernennung vakant.

Im Vorstand waren per Generalversammlung 2011 zwei Rücktritte zu verzeichnen: Gérard Duchesne (Präsident ATG, Vertreter Suisse Romande) und Beat Hirschi (Vorsitzender Fachbereich Lagerlogistik). Beide Vorstandskollegen wurden unter Würdigung ihrer Verdienste zugunsten unserer Branche und unter grossem Applaus der Generalversammlung verabschiedet.

Weitere Mitglieder des Vorstandes**Membres du comité**

Peter Bösch: im Vorstand für Groupement Fer
DHL Logistics (Schweiz) AG / DHL Global Forwarding

Eveline Brechtbühl: im Vorstand für die Westschweiz
Somatra SA, Genf

Ralf Brink: im Vorstand für Reedereiagenten
Abacus Shipping AG, Basel

Urs Brunschweiler: im Vorstand für die Westschweiz
Jetivia AG, Genf

Thomas Knopf: im Vorstand für Basel, NW-Schweiz, Mittelland
Fiege Logistik (Schweiz) AG, Münchenstein

Wolfgang Koch: im Vorstand für die Südschweiz
Fiege Logistik (Schweiz) AG, Balerna

Oskar Kramer: im Vorstand für die Ostschweiz
Gebrüder Weiss AG, Altenrhein

François Mermod: im Vorstand für die Westschweiz
PESA SA, Chavornay

Paul Nicolet: im Vorstand für Bildung
F&R. Stebler AG, Muttenz

Peter Rasi: im Vorstand für die Region Zürich
Gondrand AG, Glattbrugg

Franz Schneider: im Vorstand für Zoll
Gerlach (Schweiz) AG, Basel

Christian Zesiger: im Vorstand ad personam
Close Logistics GmbH, Wollerau

Jörg Zimmermann: im Vorstand für Fachbereich Europa
Lamprecht Transport AG, Basel

Rapport sur le bureau et le comité

Les représentations prévues au comité des domaines spécialisés Navigation (dirigé ad intérim par Christoph Ernst), Air (dirigé ad intérim par Reto C. Wieser), Logistique d'entreposage ainsi que KEP (inoccupé pour le moment) demeurent vacantes jusqu'à nouvelle nomination.

Deux démissions ont été enregistrées au comité à l'assemblée générale de 2011: Gérard Duchesne (Président d'ATG, représentant de la Suisse Romande) et Beat Hirschi (Président du domaine spécialisé Logistique d'entreposage). Ces deux collègues du comité ont été remerciés pour leurs services en faveur de notre branche et l'assemblée a pris congé d'eux par des applaudissements nourris.



Tätigkeiten der Vorstände und der Geschäftsstelle

Bericht: Thomas Schwarzenbach

Gesamtvorstand und engerer Vorstand

Der Gesamtvorstand traf sich im Berichtsjahr traditionell zu zwei Sitzungen. Diejenige im März dient dazu, die Generalversammlung vorzubereiten, und diejenige im November behandelt jeweils einen Rückblick auf die zentralen Themen des laufenden Jahres sowie die Zielsetzungen für das Folgejahr.

Der engere Vorstand kam zu sechs Sitzungen zusammen und behandelte die Schwerpunktthemen jeweils in einem kürzeren Rhythmus, da während des Jahres Entscheide anfallen und Informationen ausgetauscht werden müssen. Der engere Vorstand bereitete auch die Inhalte der beiden Gesamtvorstandssitzungen vor.

Im Berichtsjahr konnte unser Bildungsvorhaben „Blended Learning“ (eine Mischung aus Präsenzunterricht und Lernen am PC (e-Learning)) weiterentwickelt werden. Es ging darum, aufgrund der guten Erfahrungen im Pilotprojekt in Basel von 2010 dafür zu sorgen, dass alle unsere Sektionen, die ausbilden, diese neue Lernform einsetzen können. Der Vorstand nahm an seiner Sitzung vom 10. und 11. November 2011 mit Freude Kenntnis davon, dass dies gelungen ist und „Blended Learning“ nun als schweizweit umgesetzt betrachtet werden kann. Wir können damit das 2008 lancierte Projekt 2012 zu einem guten, erfolgreichen Ende bringen. Künftig wird es darum gehen, das Produkt à jour zu halten und den jeweiligen Anforderungen der Bildung anzugeleichen. Der zweite Schwerpunkt im Bildungsbereich, der den Vorstand beschäftigte, war die 2012 umzusetzende Bildungsverordnung (BiVo). Dank eines strukturierten Vorgehens des Leiters Bildung und der Kommission Bildung ist es gelungen, dass unsere Branche für diese Umstellung per 2012 gerüstet ist und alle erforderlichen Massnahmen inklusive neuer Reglemente, neuer Qualifikationsprofile, Bildungspläne oder Informations- und Ausbildungskonzepte vorliegen, damit die Umsetzung im nächsten Jahr gelingen wird.

Ein zweiter Themenschwerpunkt war unsere IT-Drehscheibe DATACENTER. Das darauf befindliche Produkt „webentry“ (webbasiertes Erfassungstool zur Erfassung des elektronischen Speditionsauftrags durch den Verlader) war im Berichtsjahr im

Activités des comités et du secrétariat

Auteur: Thomas Schwarzenbach

Comité élargi et comité restreint

Le comité élargi s'est rencontré dans l'année sous rapport traditionnellement pour deux séances. Celle de mars sert à préparer l'assemblée générale, et celle de novembre est à chaque fois une rétrospective sur les thèmes centraux de l'année en cours, puis traite les objectifs pour l'année suivante.

Le comité restreint s'est réuni pour six séances et a traité les thèmes principaux à chaque fois à un rythme raccourci vu que des décisions sont prises dans l'année et des informations doivent être échangées. Le comité restreint a aussi préparé les contenus des deux séances du comité élargi.

Dans l'année sous rapport, notre projet de formation «Blended Learning» (une combinaison d'enseignement en classes et une étude sur ordinateur (e-Learning)) a pu être encore développé. Il s'est agi, compte tenu des bonnes expériences dans le projet pilote de 2010 à Bâle, de veiller à ce que toutes nos sections faisant de la formation puissent utiliser cette nouvelle forme d'apprentissage. Lors de sa séance des 10 et 11 novembre 2011, le comité a pris connaissance avec plaisir que cela est réussi et que „Blended Learning“ peut être considéré comme transposé dans toute la Suisse. Nous pouvons donc mener à bonne fin en 2012 le projet lancé en 2008. Il s'agira désormais de maintenir ce produit à jour et de l'adapter aux exigences changeantes de la formation. Le deuxième point fort dans la formation qui a occupé le comité a été la nouvelle ordonnance sur la formation (OFO) à transposer en 2012. Grâce à une démarche structurée du chef de la formation et de la commission Formation, nous sommes parvenus à ce que notre branche soit à jour pour cette transposition en 2012 et que soient disponibles toutes les mesures nécessaires, y compris les nouveaux règlements, nouveaux profils de qualification, plans de formation ou concepts d'information et de formation pour que la transposition réussisse l'année prochaine.

Un deuxième point fort de nos thèmes était notre plateforme TI DATACENTER. Le produit qui s'y trouve „webentry“ (outil de saisie basé sur le web pour la saisie de l'ordre d'expédition électronique par l'affréteur) était dans l'année sous rapport dans la ligne de mire des comités. Il s'agissait d'une part de promouvoir le degré de popularité de webentry chez les affréteurs par une large campagne publicitaire. D'autre part,

Fokus der Vorstände. Es ging einerseits darum, in einer breit angelegten Werbekampagne den Bekanntheitsgrad von webentry bei der Verladerschaft zu fördern. Zweitens unterstützten die Vorstände das Programm der Geschäftsstelle, wonach Mitarbeitende unserer Mitgliedsfirmen bezüglich webentry geschult wurden. Vorstände und Geschäftsstelle konnten damit sicherstellen, dass unsere Branche gerüstet ist für die „Zeit nach dem Papier“.

Drittens ist die enorme Themenvielfalt im Bereich Zoll zu erwähnen. Im Berichtsjahr hat unsere Zollkommission in steter Absprache mit den Vorständen wegweisende Entwicklungen bei den Zollprozessen begleitet und mitgestaltet. Es ging hierbei um Themen wie eVV bei Import und Export, Web-dec, neues Konzept ZVE oder den AEO-Status. Detailliertere Informationen hierzu entnehmen Sie bitte dem Bericht der Zollkommission in diesem Jahresbericht.

Geschäftsstelle

Das Team der Geschäftsstelle war im Berichtsjahr neben SPEDLOGSWISS auch für die Verbände VBSL (Verband Basler Speditions-Logistiker) bzw. seit Mai 2011 neu unter dem Namen SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz, Groupement Fer (GF), GeFaSuisse und den Ausbildungsverbund Basler Speditions-Logistiker (ABV) tätig. Auf Mandatsbasis führte sie die Finanzbuchhaltungen des GF sowie der SafeConsult AG. Auf der Geschäftsstelle waren 11 Mitarbeitende mit einem Pensum von 9,3 Personaleinheiten tätig.

les comités soutenaient le programme du secrétariat visant à former les collaborateurs de nos entreprises membres au sujet de webentry. Les comités et le secrétariat ont ainsi pu garantir que notre branche est à jour pour la „période suivant le papier“.

Troisièmement, il convient de mentionner l'énorme diversité des thèmes dans le domaine Douane. Dans l'année sous rapport, notre commission Douane, en accord constant avec les comités, a accompagné et co-structuré des développements déterminants dans les processus douaniers. Il s'est agi en l'occurrence de thèmes tels que la eVV à l'importation et à l'exportation, de Web-dec, du nouveau concept pt ZVE ou du statut d'AEO. Vous pouvez prendre des informations plus détaillées du rapport de la commission Douane dans le présent Rapport annuel.

Secrétariat

L'équipe du secrétariat formée depuis 2009 a été active dans l'année sous rapport pour SPEDLOGSWISS, mais aussi pour les associations VBSL (Verband Basler Speditions-Logistiker) ou depuis mai 2011 désormais sous le nom de SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz, Groupement Fer (GF), GeFaSuisse et la Communauté de formation des logisticiens bâlois d'expédition (ABV). Sur la base d'un mandat, il a tenu les comptabilités financières du GF ainsi que de SafeConsult AG. Au secrétariat travaillent 11 collaborateurs avec une charge de 9,3 unités de personnel.





18 | Roman W. Bisig, Vizepräsident/Vice-Président SPEDLOGSWISS

Berichte der Ausschüsse

Rapports des Commissions

Fachausschuss

Bericht: Roman W. Bisig

Auf das Geschäftsjahr 2011 blicken wir mit gemischten Gefühlen zurück. Das erste Semester gab uns Anlass, optimistisch in die Zukunft zu blicken. Ab Sommer verdüsterte sich das Bild aber merklich. Die Staatsverschuldungen, die zur Schau gestellte Hilflosigkeit der betroffenen Staaten und die folgende Euro- und US-Dollar-Schwäche forderten ihren Tribut. Die florierende Wirtschaft in den BRIC Staaten (Brasilien, Russland, Indien, China) konnte die Situation nur teilweise entschärfen. Der Herbst wurde von einer überhitzten Binnenkonjunktur in Deutschland geprägt. Eine dramatische Verknappung der verfügbaren Lademittel war die Folge. Die Frachtpreise beim Kapazitätseinkauf in der Luftfracht waren extremen Schwankungen unterworfen.

Die Schifffahrt- und die Reedereivertreter kämpften mit Infrastrukturproblemen in den Häfen und das GF (Groupement Fer) war mit der Neuorganisation der Hafenverkehre beschäftigt. Unsere KollegInnen der Zollkommission waren einmal mehr gefordert. Die mannigfaltigen Veränderungen, die damit verbundenen Prozessanpassungen und die Bemühungen, deren praxistaugliche Umsetzung mitzugestalten, bestärkt uns in der Ansicht, dass ein starker Branchenverband einen echten Mehrwert für unsere Mitglieder erbringt.

Die Erlangung des AEO-Status ist nun auch in der Schweiz möglich. Unsere KollegInnen der Kommission Zoll geben Ihnen gerne nähere Auskunft zu diesem wichtigen Thema, zumal dieses SPEDLOGSWISS-Gremium auch an der Ausarbeitung des „Schweizer AEO“ mitbeteiligt war.

Die Vorsitzenden und Mitglieder der verschiedenen Fachbereiche und Kommissionen waren unermüdlich im Einsatz. Ihnen gebührt unser aller Dank.

Wir standen und stehen noch immer vor der Herausforderung, genügend Mitglieder für die aktive und konstruktive Mitarbeit in den Gremien zu motivieren. Der Vorsitz des Fachbereiches Air ist nach wie vor vakant. Ich danke Reto C. Wieser für den geleisteten Einsatz. Der Bereich Schifffahrt wird verdankenswerterweise nach wie vor durch Christoph Ernst auf ad interim Basis geführt. Wir sind auf der Suche nach einem Vorsitzenden des Bereiches Lagerlogistik. Die Aktivitäten des KEP-Bereichs sind nach wie vor sistiert. Den Vorsitz des Fachbereiches Europa durfte ich an Jörg Zimmermann übergeben. Wir hoffen, 2012 einige der pendenten Personalia neu besetzen zu können. Interessenten sind jederzeit willkommen!

Commission spécialisée

Rapport: Roman W. Bisig

Nous jetons un regard sur l'exercice 2011 avec des sentiments mitigés. Le premier semestre nous a offert la possibilité de regarder de façon optimiste vers l'avenir. Mais cette image s'est sensiblement troublée dès l'été. Les end dettements d'Etats, les difficultés établies par les Etats concernés et la faiblesse de l'euro et du dollar américain qui ont suivi ont exigé leur tribut. L'économie florissante dans les Etats BRIC (Brésil, Russie, Inde, Chine) n'a pu que désamorcer partiellement la situation. L'automne a été marqué par une conjoncture interne surchauffée en Allemagne. Une rarification dramatique des moyens de charge disponibles en fut la conséquence. Les prix de fret lors d'achats de capacités dans le fret aérien étaient victimes de fluctuations extrêmes.

La navigation et les représentants des entreprises ont lutté contre des problèmes d'infrastructure dans les ports et le GF (Groupement Fer) a été occupé par la nouvelle organisation des trafics des ports. Nos collègues de la commission Douane ont été une fois de plus interpellés. Les changements multiples, les adaptations de processus en découlant et les efforts pour contribuer à leur transposition applicable dans la pratique renforcent notre opinion selon laquelle une forte association de la branche est une réelle plus-value pour nos membres.

L'obtention du statut d'AEO est désormais possible aussi en Suisse. Nos collègues de la commission Douane vous donnent volontiers des renseignements plus précis sur ce thème important d'autant plus que cet organe de SPEDLOGSWISS été aussi impliqué dans l'élaboration de l'AEO suisse.

Les présidents et membres des divers domaines spécialisés et commissions ont été constamment à l'œuvre. Ils ont droit à nos sincères remerciements.

Nous nous trouvions et nous trouvons encore et toujours devant le défi qui est de motiver suffisamment de membres pour la coopération active et constructive dans les divers organes. La présidence du domaine spécialisé Air demeure vacante. Je remercie Reto C. Wieser pour son engagement. Le domaine Navigation est encore et toujours dirigé ad intérim par Christoph Ernst que nous remercions. Nous sommes à la recherche d'un président du domaine Logistique d'entreposage. Les activités du domaine KEP demeurent interrompues.

Trotz eher düsterer Wirtschaftsprognosen freue ich mich darauf, auch im Jahre 2012 zum Wohle unserer Mitglieder tätig zu sein und danke allen Kolleginnen und Kollegen für ihre Unterstützung.

Für das bereits angebrochene, neue „Branchenjahr“ wünsche ich Ihnen viel Gesundheit, Durchhaltewillen, Freude, Befriedigung und Erfolg. Aber vergessen Sie dabei nicht: Ein Tag ohne Lachen ist ein verlorener Tag!

J'ai pu remettre la présidence du domaine spécialisé Europe à Jörg Zimmermann. Nous espérons pouvoir repourvoir en 2012 quelques-uns des postes encore vacants. Les intéressés/ées sont en tout temps les bienvenus/ues!

Malgré des pronostics économiques plutôt sombres, je me réjouis de pouvoir être encore actif en 2012 pour le bien de nos membres et remercie toutes et tous les collègues pour leur soutien.

Je vous souhaite à toutes et tous pour cette „année de la branche“ qui vient de commencer une bonne santé, de la ténacité, joie, satisfaction et succès. N'oubliez pas parallèlement ceci: Une journée sans rire est un jour perdu!



Cargo Forum Schweiz (CFS)

Bericht: Martin Dätwyler und Omar Ateya

Das Cargo Forum Schweiz ist die Interessenvertretung der Güterverkehrsbenutzer sowie der Speditions-, Transport- und Logistikanbieter. Vollmitglieder waren im Jahre 2011 die Verbände GS1, IG Air Cargo Switzerland, Schweizerische Industrie- und Handelskammern, SPEDLOGSWISS, SSC, SVS und VAP. Präsident: Ständerat Rolf Büttiker, FDP SO, Präsident SSC. Geschäftsleiter: Martin Dätwyler, Bereichsleiter Handelskammer beider Basel HKBB.

Bei den Bundesratswahlen 2010 wurde der abtretende Vorsteher des Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), Bundesrat Moritz Leuenberger, durch Bundesrätin Doris Leuthard ersetzt.

Das CFS nutzte diese Gelegenheit, um sich mit einer Delegation bei der Bundesrätin vorzustellen und die Probleme und Chancen des Güterverkehrs auf der Strasse, auf der Schiene, in der Luft und auf dem Wasser mit ihr zu besprechen.

Insbesondere wurden die Trassenpreise, die 4m-Eckhöhe, die Auslandsanschlüsse, die Prioritätenordnung sowie die Schiffahrtsanliegen thematisiert.

Vernehmlassungen/Anhörungen

FABI & STEP

Mit der Vorlage zu FABI (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) und STEP (Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastrukturen) werden für die kommenden Jahre richtungweisende Pflöcke geschlagen. Das CFS äusserte sich dahingehend, dass es nicht nachvollziehbar ist, dass entgegen anerkannter Prognosen zum zukünftigen Güterverkehrsaufkommen in der Vorlage eine klare Personenlastigkeit vorherrscht. Diese behindert eine differenzierte Beurteilung, die für eine aus unserer Sicht notwendige Gesamtschau gebraucht wird. Es wird ein gleichwertiges Zielsystem für beide Verkehrsträger (Strasse und Schiene) und beide Transportarten (Güter und Personen) gefordert. Das Cargo Forum Schweiz als verkehrsträgerneutrale Interessengemeinschaft befürwortet eine kombinierte Betrachtung – im Sinne der Co-Modalität – insbesondere aus Sicht des Güterverkehrs.

Cargo Forum Schweiz (CFS)

Rapport: Martin Dätwyler et Omar Ateya

Cargo Forum Schweiz est la représentation des intérêts des utilisateurs du trafic des marchandises ainsi que des offrants d'expédition, de transport et de logistique. Etaient membres à part entière en 2011 les associations GS1, IG Air Cargo Switzerland, les chambres suisses du commerce et de l'industrie, SPEDLOGSWISS, SSC, SVS et VAP. Président: Rolf Büttiker, Conseiller aux Etats FDP SO, Président SSC, Directeur: Martin Dätwyler, Chef du domaine Handelskammer beider Basel, HKBB.

Lors des élections du Conseil fédéral en 2010, le chef démissionnaire du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), le Conseiller fédéral Moritz Leuenberger, a été remplacé par la Conseillère fédérale Doris Leuthard.

Le CFS a profité de cette occasion pour se présenter avec une délégation à la Conseillère fédérale et pour discuter avec elle des problèmes et des chances du trafic des marchandises par la route, le rail, dans l'air et sur l'eau.

Ont été traités en particulier les prix des sillons, la hauteur aux angles de 4 m, les raccordements avec l'étranger, l'ordre des priorités ainsi que les souhaits de la navigation.

Consultations/Auditions

FABI & STEP

Par la présentation de FABI (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur /financement des infrastructures) et STEP (Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastrukturen) sont plantés des piliers déterminants pour les années à venir. Le CFS s'est prononcé dans ce sens qu'il n'est pas compréhensible que règne dans le projet un vice clair contre les personnes contrairement aux pronostics reconnus sur la croissance future du trafic des marchandises. Ce vice empêche une appréciation différenciée qui est nécessaire à notre point de vue pour une vue globale. Il est exigé un système d'objectifs de même valeur pour les deux modes de transport (la route et le rail) et les deux genres de transports (marchandises et personnes). Cargo Forum Schweiz en tant que communauté d'intérêt neutre quant aux modes de trafic approuve une appréciation combinée – dans le sens d'une co-modalité – en particulier du point de vue du trafic des marchandises.

Trassenpreise

Die anstehende Revision des Trassenpreissystems wird vom Cargo Forum Schweiz grundsätzlich begrüßt und wird als Schritt in die richtige Richtung beurteilt. Die Vorlage benachteiligt jedoch nach wie vor den Güterverkehr gegenüber dem Personenverkehr und ist insbesondere in Bezug auf die Grenzkosten vollständig intransparent. Das CFS lehnt das neue System in der vorliegenden Form entschieden ab und verlangt eine Nachbesserung. Ausserdem bleiben mit dem vorliegenden Revisionsentwurf die von NR Rime und SR Büttiker eingereichten Motionen unberücksichtigt. Diese beauftragen den Bundesrat damit, die Trassenpreise auf ein mit dem Ausland vergleichbares Niveau zu senken. Diese Senkung wird nicht erreicht und schwächt damit die Schweiz in ihrer Wettbewerbsfähigkeit.

Cargo Forum Schweiz Themen im 2012

Kernthema des Cargo Forum Schweiz für das Jahr 2012 wird weiterhin die Neuordnung der Infrastrukturfinanzierung sein. Weitere Arbeitsschwerpunkte sind: Sanierung SBB Cargo, Sanierung Gotthard-Strassentunnel, Trassenpreise und Verkehrsfinanzierung (Kerngeschäft), Flughafen Zürich, Cargotube, Hafenbecken III in Basel, Teilrevision II des LFG.

Prix des sillons

La révision imminente du système des prix des sillons est en principe saluée par Cargo Forum Schweiz et est considérée comme un pas dans la bonne direction. Le projet continue néanmoins de privilier le trafic des marchandises par rapport au trafic des personnes et n'est pas transparent du tout en ce qui concerne les coûts limites. CFS rejette catégoriquement le nouveau système dans sa forme présentée et exige une rectification. De plus, le projet de révision présenté ne tient nullement compte des motions présentées par le CN Rime et le CE Büttiker. Ces derniers demandent au Conseil fédéral de réduire le prix des sillons à un niveau comparable à celui de l'étranger. Cet abaissement n'est pas atteint et affaiblit ainsi la Suisse dans sa capacité concurrentielle.

Thèmes de Cargo Forum Schweiz pour 2012

Le thème central du Cargo Forum Schweiz pour l'année 2012 demeurera la nouvelle organisation du financement des infrastructures. D'autres thèmes de travail sont: assainissement de CFF Cargo, assainissement du tunnel routier du Gothard, prix des sillons et financement du trafic (affaire fondamentale), aéroport de Zurich, Cargotube, Hafenbecken III à Bâle, II^e révision partielle II de la LA.





24 | Reto C. Wieser, Vorsitzender a.i. Fachbereich Air/Président a.i. Domaine spécialisé Air

Berichte aus den Fachbereichen

Rapports des Domaines spécialisés

Air

Bericht: Reto C. Wieser

Mitglieder: Christoph Jeanneret, André Kaiser, Markus Keller, Bernhard Zaugg, Bruno Vogt, Markus Wiedmer, Markus Weber.
Vorsitz: Reto C. Wieser

Im Berichtsjahr hat sich der Fachbereich zu drei regulären Sitzungen getroffen. Es wurden dadurch nicht nur die laufenden Themen aktuell verfolgt, sondern auch vermehrt neue Entwicklungen und Tendenzen diskutiert, sodass auch – wo nötig – rechtzeitig reagiert werden konnte. Selbstredend fanden neben den ordentlichen Sitzungen auch diverse bilaterale Meetings mit anderen „Stakeholders“ (Zoll, Airlines, IG Air Cargo Switzerland, Handling-Agenten, IATA, FIATA) statt.

Einige zentrale Themen der Arbeit im Berichtsjahr waren:

Sicherheitsprogramm/Sicherheitsmassnahmen

Seitens TSA (Transport Security Agency), USA, und in Bezug auf das Fracht-Screening an den Schweizer Flughäfen waren neue Entwicklungen zu verzeichnen. Erfahrungen am Flughafen Zürich haben ergeben, dass das „Screening“ (Durchleuchten) von Fracht tendenziell stark zugenommen hat. 10 – 15 % der Sendungen wurden einem sogenannten „hand search“ unterzogen. Vergleichszahlen aus dem Ausland liegen bei 1-2 %, im Maximum bei 5 % der Sendungen, also deutlich tiefer. Erfreulicherweise konnte im Berichtsjahr in Erfahrung gebracht werden, dass die TSA in den USA auf 100 % Screening der Luftfrachtsendungen verzichten wird und damit eine Verzögerung und Verteuerung der Luftfrachtprozesse verhindert werden konnte.

Das Thema Sicherheit wird vermutlich in Zukunft einen noch höheren Stellenwert in der Luftfracht einnehmen und die Produktionskosten entlang der gesamten Logistikkette tendenziell erhöhen.

Hinzu kommen auch immer mehr Staaten, welche Prozesse für Voranmeldungen von Frachtsendungen einführen werden.

Wirtschaftliche Entwicklung

Nachdem sich die Tonnagen 2010 nach 2009 bereits wieder erfreulich erholt hatten, sind auch die Frachtmengen im 2011 tendenziell weiter gestiegen. Anzumerken ist dabei, dass die Tonnage im Import mehr oder weniger auf dem Vorjahresniveau verblieben ist, ja sogar teilweise rückläufig war. Die Exporttonnage wuchs gesamthaft wiederum im einstelligen Prozentbereich, wobei im letzten Quartal 2011 Rückgänge nach einzelnen Destinationen/Regionen (z. B. China) zu verzeichnen waren. Es musste auch festgestellt werden, dass die normalerweise für den Herbst übliche „peak season“ im 2011 weder im

Air

Rapport: Reto C. Wieser

Membres: Christoph Jeanneret, André Kaiser, Markus Keller, Bernhard Zaugg, Bruno Vogt, Markus Wiedmer, Markus Weber.
Présidence: Reto C. Wieser

Dans l'année sous rapport, le domaine spécialisé s'est réuni pour trois séances réglementaires. Cela a permis non seulement de suivre les thèmes actuels en cours, mais aussi de discuter davantage des nouvelles évolutions et tendances, de sorte à pouvoir – là où cela est nécessaire – réagir à temps. Evidemment que, en plus des séances ordinaires, ont eu lieu diverses rencontres bilatérales avec d'autres „Stakeholders“ (douane, compagnies d'aviation, CI Air Cargo Switzerland, agents de manutention, IATA, FIATA).

Quelques thèmes centraux de travail dans l'année sous rapport ont été:

Programme de sécurité/mesures de sécurité

De nouvelles évolutions ont dû être notées du côté de TSA (Transport Security Agency), USA, et en rapport avec la radiographie du fret dans les aéroports suisses. Des expériences à l'aéroport de Zurich ont révélé que le passage au scanner de fret a tendance à augmenter fortement. 10 à 15 % des envois ont été soumis à une fouille à la main „Handsearch“. Des chiffres comparatifs de l'étranger sont nettement inférieurs, à 1-2 %, au maximum 5 % des envois. Dans l'année sous rapport, nous avons appris fort heureusement que la TSA renonce aux USA au scannage à 100 % des envois du trafic aérien et qu'il a donc été possible d'empêcher un retardement et un renchérissement des processus du trafic aérien.

Le thème Sécurité va probablement prendre à l'avenir une valeur encore plus élevée dans le trafic aérien et les coûts de production vont augmenter tout au long de la chaîne logistique.

S'ajoute le fait que toujours plus d'Etats vont introduire des processus d'annonce préalable d'envois de fret.

Développement économique

Après une reprise réjouissante des tonnages en 2010 après 2009, les quantités de fret ont à nouveau tendance à augmenter en 2011. Il convient de relever en l'occurrence que le tonnage à l'importation est resté plus ou moins au niveau de l'année précédente, et a même partiellement régressé. Le tonnage à l'exportation s'est accru à nouveau globalement d'un pourcentage à un chiffre, des diminutions étant à noter au dernier trimestre 2011 vers certaines destinations / régions

Import ex Asien noch im Export festzustellen war. Die Gründe hierfür liegen hauptsächlich bei Überkapazitäten (speziell auf der Asien-Europa-Asien-Route) und nicht wachsenden Mengen im Import nach Europa. Es wurden seitens verschiedener (Fracht-)Airlines bereits gegen Ende des Berichtsjahres entsprechende Korrekturen vorgenommen. Je nach Ausmass der Korrekturen dürfte diese Entwicklung unter Umständen in den kommenden Monaten und je nach Route zu knappem Platzangebot führen.

IG Air Cargo Switzerland

Mit der Mitte 2010 gegründeten IG Air Cargo Switzerland (entstanden aus der ehemaligen ACCS – Aircargo Council of Switzerland) wurden mehrere intensive Gespräche über eine künftige Zusammenarbeit geführt. Der Fachbereich Air stellt sich hier auf den Standpunkt, dass eine Zusammenarbeit sicher sinnvoll ist, doch muss über die Form noch weiter diskutiert werden und eine Basis vorhanden sein, bei welcher der Fachbereich Air respektive SPEDLOGSWISS auf Augenhöhe die Stossrichtung der Aktivitäten mitbestimmen und gestalten kann. Die Themen- und Aufgabengebiete, die sich zwischen der IG Air Cargo und der SPEDLOGSWISS durchaus unterscheiden, sind scharf herauszuarbeiten. Eine definitive Bestimmung der Kooperationsform konnte im Berichtsjahr noch nicht gefunden werden, sodass weitere Gespräche im 2012 erfolgen werden.

FIATA „Financial Review“

In Zusammenarbeit mit dem FIATA Airfreight Institute (AFI) konnte bei der IATA erreicht werden, dass die Kriterien für die Registrierung als IATA-Agent sowie die Massnahmen in Bezug auf Kreditlimiten etwas angepasst werden konnten. Trotzdem ist die Zusammenarbeit mit der IATA und den Spediteuren immer noch nicht auf einer zufriedenstellenden Basis in Bezug auf die Problematik mit der CASS und dem EACP (European Air Cargo Program). Es wird – vor allem auf FIATA/IATA-Stufe – noch weitere Interventionen brauchen, um die Zusammenarbeit so zu gestalten, dass sie auch den heutigen Anforderungen entspricht.

DGR

Im Berichtsjahr wurde seitens des BAZL informiert, dass – in Anlehnung an Vorschriften seitens der ICAO – vorgesehen ist, dass inskünftig auch Verlader und Spediteure, welche Gefahrgut versenden und behandeln, entsprechend zertifiziert werden müssen. Wie jedoch eine solche Zertifizierung aussiehen soll und ab wann der Prozess gestartet wird, konnte im Berichtsjahr noch nicht in Erfahrung gebracht werden. Es gilt, die weiteren Entwicklungen abzuwarten.

(par ex. la Chine). Il a aussi fallu constater que la „Peakseason“ usuelle normalement pour l'automne n'a pas eu lieu en 2011 ni à l'importation en provenance d'Asie ni à l'exportation. Les raisons en sont essentiellement des surcapacités (spécialement sur la route Asie-Europe-Asie) et des quantités non croissantes à l'importation vers l'Europe. Des corrections adéquates ont été opérées de la part de diverses compagnies d'aviation (fret) déjà vers la fin de l'année sous rapport. Selon l'ampleur des corrections, cette évolution devrait peut-être conduire dans les prochains mois, selon les circonstances et selon la route, à une offre de place serrée.

CI Air Cargo Switzerland

Plusieurs entretiens intensifs ont été menés sur une future coopération avec la CI Air Cargo Switzerland fondée à la mi-2010 (pour remplacer l'ancien ACCS – Aircargo Council of Switzerland). Le domaine spécialisé Air part du principe qu'une collaboration est certainement judicieuse, mais il faut encore discuter plus à fond de la forme et trouver une base sur laquelle le domaine spécialisé Air respectivement SPEDLOG-SWISS puisse codécider et structurer à un même niveau la direction à prendre pour les activités. Les domaines de thèmes et de tâches qui se distinguent entre la IG Air Cargo et SPEDLOGSWISS doivent être élaborés de façon assez pointue. Une décision définitive de la forme de coopération n'a pas encore pu être trouvée dans l'année sous rapport, de sorte que des entretiens supplémentaires auront lieu en 2012.

IATA „Financial Review“

En collaboration avec l'Institut de la FIATA Airfreight (AFI) a pu être obtenu auprès de l'IATA que les critères pour l'enregistrement en tant qu'agent IATA ainsi que les mesures relatives aux limites de crédit ont pu être quelque peu adaptées. Malgré tout, la collaboration avec l'IATA et les transitaires n'est pas encore sur une base satisfaisante concernant la problématique avec le CASS et l'EACP (European Air Cargo Program). Il faudra encore d'autres interventions – surtout au niveau FIATA/IATA – pour structurer la collaboration de sorte qu'elle corresponde aussi aux exigences actuelles.

DGR

Dans l'année sous rapport, l'OFAC a informé qu'il est prévu – en parallèle aux prescriptions de la part de l'ICAO – que désormais aussi les affréteurs et les transitaires qui expédient et traitent des marchandises dangereuses devraient être certifiés en conséquence. Or, on n'a pas encore pu apprendre dans l'année sous rapport quel aspect devrait avoir une telle certification et à partir de quelle date le processus sera lancé. Il s'agit d'attendre les développements futurs.

In eigener Sache

Dies ist mein letzter Bericht als Vorsitzender a.i. des Fachbereichs Air, da ich mein Amt aus beruflichen Gründen per Ende 2011 zur Verfügung gestellt habe. Die langjährige Arbeit in den verschiedenen Verbandsgremien hat mir grosse Freude bereitet. Dies nicht zuletzt aufgrund der immer grossartigen Zusammenarbeit und Unterstützung der Kolleginnen und Kollegen. In diesem Sinne möchte ich mich an dieser Stelle beim engeren Vorstand, dem erweiterten Vorstand, bei der Geschäftsstelle und natürlich auch bei den Kollegen aus dem Fachbereich Air für das Vertrauen und die immer tolle Zusammenarbeit von ganzem Herzen bedanken. Ich wünsche SPEDLOGSWISS weiterhin viel Erfolg und gutes Gelingen bei den künftigen Herausforderungen.

Affaires personnelles

Ceci est mon dernier rapport en tant que Président a.i. du domaine spécialisé Air, vu que j'ai mis ma fonction à disposition pour la fin de 2011 pour des raisons professionnelles. J'ai eu beaucoup de plaisir à travailler durant de longues années dans les divers organes de l'association, et cela notamment en raison de la collaboration exemplaire et du soutien des collègues. Ici et dans ce sens, j'aimerais remercier de tout cœur le comité restreint, le comité élargi, le secrétariat et naturellement aussi les collègues du domaine spécialisé Air pour leur confiance et la toujours excellente collaboration. Je souhaite à SPEDLOGSWISS encore plein succès et une bonne réussite dans les défis futurs.



Europa

Bericht: Roman W. Bisig

Mitglieder: Michel Datz, Martin Isler, Oskar Kramer, François Mermod, Werner Thüring, Markus Weber, Jörg Zimmermann.
Vorsitz: Roman W. Bisig.

Viel Ware, wenig Ware – warum ist es nie so, wie wir es uns wünschen? Weil es uns sonst langweilig würde!

Auch im Personalbereich war 2011 Bewegung. Ich durfte den Vorsitz an Jörg Zimmermann (Lamprecht Transport AG) übergeben. Theo Weber (Lamprecht Transport AG) trat als Mitglied zurück. René Siegrist (GF) verabschiedete sich in den wohlverdienten „Unruhestand“. Wir suchen einen Vertreter für die Bahn- und Intermodalbelange und einen Repräsentanten der Sektion TICINO. Michel Datz (DHL Logistics (Schweiz) AG, DHL FREIGHT) wurde neu in den Fachbereich aufgenommen. Ich bedanke mich bei den Ehemaligen für ihren phantastischen Einsatz. Bei allen Mitgliedern bedanke ich mich für die tolle Zusammenarbeit in den letzten Jahren. Ich wünsche dem Fachbereich Europa viele interessante und gefreute Stunden.

Diese Themen beschäftigten uns 2011:

- Dynamische Entwicklung an der Mautfront
- AEO-Zertifizierungsprozess durch die Zollverwaltung gestartet
- Hauptmarkt Deutschland: Allzeit-Hoch an Volumen im deutschen Inlandverkehr im Herbst. Zu wenige Transportkapazitäten, zu wenig Fahrer. Darunter leidet auch das internationale Geschäft.
- Die EU entscheidet definitiv über die Einführung der Eurovignette. Einführungszeitpunkt und Details sind allerdings noch nicht bekannt. Die Eurovignette wird zusätzlich neben den bestehenden nationalen Mautsystemen anfallen.
- EVV (elektronische Veranlagungsverfügung) durch die Zollverwaltung live geschaltet, aber noch nicht breit genutzt

Europe

Rapport: Roman W. Bisig

Membres: Michel Datz, Martin Isler, Oskar Kramer, François Mermod, Werner Thüring, Markus Weber, Jörg Zimmermann.
Présidence: Roman W. Bisig.

Beaucoup de marchandises, peu de marchandises – pourquoi cela n'est-il jamais comme on le souhaite? Parce que cela deviendrait ennuyeux!

Dans le domaine du personnel aussi, il y a eu du mouvement en 2011. J'ai pu céder la présidence à Jörg Zimmermann (Lamprecht Transport AG). Theo Weber (Lamprecht Transport AG) s'est retiré en tant que membre. René Siegrist (GF) a pris congé pour prendre une retraite méritée (mais pas immobile). Nous cherchons un représentant pour les affaires du rail et intermodales et un représentant de la section TICINO. Michel Datz (DHL Logistics (Schweiz) AG, DHL FREIGHT) a été accueilli nouvellement dans le domaine spécialisé. Je remercie les anciens pour leur fantastique engagement. Je remercie tous les membres pour leur excellente collaboration de ces dernières années. Je souhaite au domaine spécialisé Europe beaucoup d'heures intéressantes et réjouissantes.

Les thèmes suivants nous ont occupés en 2011:

- Evolution dynamique sur le front des taxes routières
- Processus de certification AEO lancé par l'Administration des douanes
- Marché principal Allemagne: Volumes élevés constants en automne dans le trafic interne allemand. Trop peu de capacités de transport, trop peu de conducteurs. Les affaires internationales en souffrent elles aussi
- L'UE décide définitivement de l'introduction d'une Eurovignette. Le moment de l'introduction et les détails ne sont toutefois pas encore connus. L'Eurovignette sera un supplément aux systèmes de taxes nationales existantes.
- DTe (déclaration de taxation électronique) enclenchée par l'Administration des douanes, mais pas encore largement utilisée

Ausblick auf künftige Themen:

- Personalvakanzen im Fachbereich Europa lösen (GF, Ticino)
- Wirtschaftslage 2012 – wir müssen von einem herausfordernden Geschäftsjahr ausgehen
- Mautentwicklung: nach wie vor dynamisch und uneinheitlich
- Zoll: EVV-Anwendung wird zunehmen, was wichtige Prozessanpassungen erfordert
- Finale Entwicklung und Nutzung der IT-Applikation „Web-dec“ der Zollverwaltung-Kunden

**Innovation und Flexibilität werden 2012
mehr denn je gefragt sein.**

Wir müssen davon ausgehen, dass die Verlader bei den Transport- und Logistikkosten Optimierungen anstreben werden. Einige Lieferanten werden ums Überleben kämpfen. Eine proaktive Bewirtschaftung der Debitoren dürfte gerade in dieser Zeit durchaus ratsam sein. Motivierte Mitarbeitende, welche wir mit dem gebührenden Respekt behandeln, werden es uns ermöglichen, ein voraussichtlich schwieriges Jahr zu bewältigen. Im Namen aller Fachbereichsmitglieder wünsche ich Ihnen ein erfolgreiches Geschäftsjahr.

Perspective sur des thèmes futurs:

- Résoudre la vacance de personnel dans le domaine spécialisé Europe (GF, Ticino)
- Situation économique 2012 – Nous devons escompter une année de défi
- Développement des taxes routières encore dynamique et diversifié
- Douane: L'application DTe va croître, ce qui nécessite des adaptations importantes de processus
- Développement final et utilisation de l'application TI «Web-dec» de l'Administration des douanes/clients

**L'innovation et la flexibilité seront requises en
2012 encore plus que par le passé.**

Nous devons partir de l'idée que les affréteurs vont tenter d'optimiser dans les coûts du transport et de la logistique. Quelques fournisseurs devront lutter pour survivre. Une gestion proactive des débiteurs devrait être appropriée dans cette période. Des collaborateurs motivés que nous traitons avec le respect qui leur est dû vont nous permettre de maîtriser une année qu'on peut prévoir difficile. Au nom de tous les membres du domaine spécialisé, je vous souhaite un exercice plein de succès.





Reedereiagenten

Bericht: Ralf Brink

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

Wie im letzten Jahresbericht vermerkt, haben wir nun im 2011 die enge Zusammenarbeit zwischen den Fachbereichen Reedereiagenten und Schifffahrt institutionalisiert. Das heisst, dass Peter Furian (O. Brunoni SA) und meine Wenigkeit als Vertreter der Reedereiagenten bei den Sitzungen des Fachbereichs Schifffahrt immer fix dabei sind. So können die vielen fachübergreifenden Themen, welche sowohl das Reederei- wie auch das Speditionsgeschäft betreffen, auch gleich gemeinsam erörtert werden. Das hat sich bewährt und das wollen wir auch weiterhin so handhaben.

Der Fachbereich Reedereiagenten selber hatte im Januar 2011 eine eigene Sitzung abgehalten. Die Schwerpunktthemen waren der Schweizer AEO-Status, das Bildungsprojekt „Blended Learning“ und ein Bericht eines Teilnehmers an der Studienreise in den Hafen Rotterdam vom 16. und 17. Juni 2010. Als Gastreferent eingeladen war Roman Mayer, CEO unserer Mitgliedsfirma Swissterminal AG. Er tauschte sich mit uns darüber aus, welche Herausforderungen spezifisch für einen Containerterminalbetreiber in der Phase des spürbaren Wirtschaftsaufschwungs zu meistern sind. Solche Diskussionen sind eminent wichtig, um den Standpunkt möglichst aller Beteiligten an der Logistikette zu verstehen, um so zu gemeinsamen Lösungen finden zu können. Schliesslich liessen wir uns an dieser Sitzung auch über den Stand des Projekts DATACENTER informieren. SPEDLOGSWISS stellt aus unserer Sicht mit diesem System sicher, dass es nach der „Papier-Ära“ eine top-moderne elektronische Lösung für unsere Branche gibt. Für die Reedereiagenten besteht nun die Aussicht, die Schnittstelle via DATACENTER für die Anbindung an die Spediteure zu nutzen (B/L-Instruktionen etc.). Namhafte Softwarehersteller seitens Verlader, aber auch Spediteure haben entweder bereits eine Schnittstelle zum DATACENTER realisiert oder sind an deren Fertigstellung. Wir als Reedereiagenten sind deshalb sehr an der Weiterentwicklung dieses Systems interessiert.

Schliesslich einigten wir uns an der Jahressitzung darauf, am bisherigen Rhythmus von 2 Jahren für ein Treffen des ganzen Fachbereichs Reedereiagenten festzuhalten. Bei aktuellen Problemen und dringend zu besprechenden Punkten kann das Gremium selbstverständlich jederzeit zu einer Sitzung eingela-

Agents maritimes

Rapport: Ralf Brink

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

Comme cela est déjà mentionné dans le dernier rapport annuel, nous avons maintenant institutionnalisé en 2011 une étroite collaboration entre les domaines spécialisés Agents maritimes et Navigation. Cela signifie que Peter Furian (O. Brunoni SA) et moi-même en tant que représentant des agents maritimes participent toujours aux séances du domaine spécialisé Navigation. C'est ainsi que peuvent être élucidés en commun les nombreux thèmes multi-domaines concernant aussi bien les compagnies de navigation que les affaires d'expédition. Cela a fait ses preuves et nous voulons poursuivre dans cette voie.

Le domaine spécialisé agents maritimes lui-même à tenu une séance en propre en janvier 2011. Les thèmes dominants ont été le statut suisse d'AEO, le projet de formation „Blended Learning“ et un rapport d'un participant au voyage d'étude dans le port de Rotterdam des 16 et 17 juin 2010. Etait invité en tant que conférencier Roman Mayer, CEO de notre entreprise membre Swissterminal AG. Il a échangé avec nous des idées sur la manière de maîtriser les défis spécifiques d'un exploitant de terminal pour conteneurs dans la phase d'un sensible essor économique. De telles discussions sont éminemment importantes pour comprendre le point de vue de toutes les personnes impliquées dans la chaîne logistique pour pouvoir trouver des solutions communes. Finalement, nous nous sommes laissé informer à cette séance de l'état du projet DATACENTER. A notre point de vue, SPEDLOGSWISS garantit avec ce système qu'il y a pour notre branche une solution électronique moderne après l'ère „papier“. Pour les agents maritimes existe la perspective de profiter de l'interface via DATACENTER pour se lier aux transitaires (instructions B/L, etc.). Des fabricants de logiciels renommés du côté des affréteurs, mais aussi des transitaires ont soit déjà réalisé une interface vers le DATACENTER ou sont en période de finition. C'est pourquoi nous, agents maritimes, sommes très intéressés au développement futur de ce système.

Finalement, nous nous sommes accordés lors de la séance annuelle sur le fait de maintenir le rythme actuel de deux ans pour une rencontre du domaine spécialisé Agents maritimes au complet. En cas de problèmes d'actualité et de points à discuter de façon urgente, l'organe peut évidemment être convoqué en

den werden. Die nächste ordentliche Sitzung des Fachbereichs Reedereiagenten ist somit auf 2013 festgelegt.

Bezüglich der globalen Entwicklungen im Reedereigeschäft stand im Berichtsjahr das Thema Überkapazitäten auf allen Fahrtgebieten auf der Agenda. Das Reedereigeschäft verhält sich bekanntlich deshalb gegenüber den Entwicklungen der einzelnen Volkswirtschaften sehr träge, weil der Auf- und Abbau von Schiffskapazitäten einer langfristigen Planung bedarf. Zwar ist es durchaus möglich, Überkapazitäten durch Stilllegung von Schiffen zu reduzieren. Aber Schiffe können nun einmal nicht in ein paar Wochen gebaut werden. Das führt zur aktuellen Situation, dass die bestehenden Überkapazitäten an Container-Stellplätzen noch verschärft werden durch die bevorstehenden Auslieferungen von sehr grossen Containerschiffen, welche 2012 zusätzlich in Dienst gestellt werden.

**Die Überkapazitäten im Markt
weltweiter Schiffskapazitäten werden
sich 2012 akzentuieren.**

In einem so kostenintensiven Geschäft wie der Containerschiff-fahrt ist das eine sehr gefährliche Entwicklung, welche die Reeder ganz genau im Auge behalten.

Als Agenten der Reedereien für die Schweiz sind wir natürlich auf die Stärke des Schweizer Außenhandels angewiesen. Die Frankenstärke-Problematik im Sommer 2011, welche uns fast an die Euro-Franken-Parität heranführte, bereitete auch unserem Fachbereich grosse Sorgen. Mein Kollege Peter Bader, Vorsitzender unserer Kommission Betriebswirtschaft, geht in seinem Bericht darauf ein.

tout temps pour une séance. La prochaine séance ordinaire du domaine spécialisé Agents maritimes est ainsi fixée pour 2013. En ce qui concerne les évolutions globales dans les affaires de navigation, le thème des agendas dans l'année sous rapport était les surcapacités dans toutes les régions. Il est notoire que l'affaire de navigation se comporte de manière très lente face aux évolutions des diverses économies publiques, parce que la création et la suppression de surcapacités de bateaux nécessite une planification à long terme. Certes il est tout à fait possible de réduire les surcapacités par un arrêt de bateaux, mais des bateaux ne peuvent pas être construits en quelques semaines. Cela conduit à la situation actuelle que les surcapacités existantes en places de dépôt de conteneurs sont encore accentuées par les livraisons imminentées de très gros porte-conteneurs qui seront mis en service en supplément en 2012.

**Les surcapacités sur le marché mondial des
capacités de bateaux vont s'accentuer en 2012.**

Dans une affaire aussi coûteuse que la navigation des conteneurs, cela est une évolution très dangereuse que les navigateurs ont à l'œil exactement.

En tant qu'agents des compagnies de navigation pour la Suisse, nous sommes naturellement tributaires de la force du commerce extérieur suisse. La problématique de la force du franc en été 2011 qui nous a presque conduit à la parité euro/franc a causé aussi de gros soucis à notre domaine spécialisé. Mon collègue Peter Bader, Président de notre commission Economie d'entreprise, en parle dans son rapport.





Schifffahrt

Bericht: Christoph Ernst

Mitglieder: Andreas Antenen, Urs Forte, Thomas Herzog (Vertreter SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz), Claudio Licci, Roland Lieni, Lukas Ramseyer, Philipp Schäuble, Walter Scheuble, Thomas Schwarzenbach, Markus Warnebold. Ralf Brink, Peter Furian (beides Vertreter des Fachbereichs Reedereiagenten).
Vorsitz a.i.: Christoph Ernst

Im Berichtsjahr haben wir uns wiederum für vier Sitzungen getroffen. Wie schon im letzten Jahr berichtet, machen uns die weiterhin ständig steigenden Anforderungen im Sicherheitsbereich zu schaffen, da einerseits immer wieder neue Anforderungen aus verschiedenen Ländern bekannt werden, teilweise aber auch die bestehenden Anforderungen immer wieder angepasst werden. Es ist daher wichtig und wir sind darauf angewiesen, dass wir über unseren Fachbereichskollegen Markus Warnebold regelmässig über Informationen, Diskussionen und Papiere der FIATA Working Group Sea informiert werden. Er berichtet separat in diesem Jahresbericht. Wir unsererseits bereiten diese und alle weiteren für unsere Branche relevanten Informationen zugunsten unserer Verbandsmitglieder auf. Damit sind diese stets auf dem Laufenden oder können auch Punkte in unseren Fachbereich tragen, die ihrer Ansicht nach vertieft behandelt werden müssen.

Unsere detaillierten Informationen zu Neuerungen oder Änderungen betreffend Seefracht werden hierzu laufend im Mitglieder-Portal von www.spedlogswiss.com aufgeschaltet und auf dem aktuellen Stand gehalten.

Der Einbezug von zwei Vertretern des Fachbereichs Reedereiagenten in unseren Kreis hat sich positiv ausgewirkt. Zum einen hat dieser Fachbereich zu einem grossen Teil ähnliche Ansprüche und Sorgen und zum andern werden wir auch über spezifische Probleme der Seereedereien jeweils aktuell informiert. Im Moment sind wir damit beschäftigt, unsere Personalbasis noch zu erweitern. Entsprechende Gespräche mit geeigneten Personen werden geführt. Es ist eminent wichtig, dass wir die Verteilung des Fachwissens, die Regionen und die Altersstruktur aller unserer Verbandsgremien stets im Auge behalten. Ich bin zuversichtlich, dass wir im nächsten Jahr zwei bis drei neue Personen im Fachbereich Schifffahrt begrüssen können.

Bezüglich der Kontakte mit den Häfen war das vergangene Jahr positiv. Am 6. April 2011 hat Antwerpen einen Hafentag in Basel organisiert und am 12. April 2011 wurde im Rahmen der

Navigation

Rapport: Christoph Ernst

Membres: Andreas Antenen, Urs Forte, Thomas Herzog (Vertreter SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz), Claudio Licci, Roland Lieni, Lukas Ramseyer, Philipp Schäuble, Walter Scheuble, Thomas Schwarzenbach, Markus Warnebold. Ralf Brink, Peter Furian (tous deux représentants du domaine spécialisé Agents maritimes). Présidence a.i. : Christoph Ernst.

Dans l'année sous rapport, nous nous sommes à nouveau rencontrés pour quatre séances. Ainsi que nous l'avons déjà mentionné l'année dernière, les exigences constamment croissantes dans le domaine de la sécurité nous préoccupent vu que, d'une part, de nouvelles exigences sont communiquées par divers pays, mais que, également, des exigences existantes sont encore et toujours adaptées. C'est pourquoi il est important, et nous en sommes tributaires, que nous soyons renseignés régulièrement par l'intermédiaire de notre collègue du domaine spécialisé Markus Warnebold des informations, discussions et papiers du groupe de travail de la FIATA Working Group Sea. Il rapporte séparément dans le présent rapport annuel. Nous-mêmes, pour notre part, préparons ces nouvelles et toutes les autres pour notre branche en faveur des membres de notre association. Ces derniers sont ainsi toujours au courant ou peuvent apporter dans notre domaine spécialisé des points qui, selon eux, doivent encore être approfondis

Nos informations détaillées concernant des innovations ou modifications concernant le fret maritime sont insérées au fur et à mesure dans le portail des membres de www.spedlogswiss.com et ainsi tenues à jour.

L'intégration de deux représentants du domaine spécialisé Agents maritimes dans notre milieu s'est répercutée positivement. D'une part, ce domaine spécialisé a pour une grande partie des droits et soucis semblables et, d'autre part, nous sommes nous aussi informés rapidement des problèmes spécifiques des compagnies de navigation maritimes. Nous sommes occupés pour le moment à élargir encore la base de notre personnel. Des discussions appropriées avec les personnes adéquates sont en cours. Il est très important que nous gardions un œil sur la distribution des connaissances spéciales, sur les régions et la structure d'âge de tous les organes de notre association. J'ai bon espoir que nous puissions saluer l'année prochaine deux ou trois personnes nouvelles dans le domaine spécialisé Navigation.

En ce qui concerne les contacts avec les ports, l'année dernière a été positive. Le 6 avril 2011, Anvers a organisé une journée

GV des befreundeten Propeller Club Port of Basel eine Präsentation des Hafens Hamburg gezeigt. Am 10. November 2011 schliesslich fand in Pratteln bei Basel ein Hafentag des Hafens Rotterdam statt. Vorgängig zu den Anlässen mit Antwerpen und Rotterdam traf sich jeweils eine Delegation unseres Fachbereichs zum Gedankenaustausch mit den entsprechenden Hafenverantwortlichen.

portuaire à Bâle et le 12 avril 2011, une présentation du port de Hambourg a été montrée dans le cadre de l'AG du club ami Propeller Club Port of Basel. Le 10 novembre 2011 enfin a eu lieu à Pratteln près de Bâle une journée portuaire du port de Rotterdam. En prévision de ces manifestations avec Anvers et Rotterdam, une délégation de notre domaine spécialisé a rencontré pour un échange de vues les responsables des ports concernés.



G
59

G
58

G
58

G
58

Y 390-



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

Bericht: Markus Warnebold

Working Group Sea

Die Arbeitsgruppe Sea der FIATA (mit Delegierten aus mehr als 20 Ländern) hat sich im Jahr 2011 dreimal zu einer Sitzung getroffen. Im Februar tagte die Arbeitsgruppe in Rotterdam, im Juni ist sie der Einladung der taiwanesischen Verbände nach Taipei gefolgt und im Oktober konferierte sie anlässlich des FIATA-Kongresses in Kairo. Die erste Sitzung im Jahr 2012 findet auf Einladung unseres Verbandes SPEDLOGSWISS in Basel statt.

Der Kongress in Ägypten wurde von etwa 560 Spediteuren und Vertretern von Berufsverbänden aus aller Welt besucht. An der Generalversammlung wurde Stanley Lim aus Singapore als FIATA-Präsident für eine Amtszeit von zwei Jahren gewählt.

Als neuer Generaldirektor der FIATA wird Marco L. Sorgetti (bis 31.12.2011 Direktor der CLECAT) am 1.1.2012 in Glattbrugg/Zürich die Stelle, des in Pension tretenden Marco A. Sangaletti antreten.

Die Arbeitsgruppe See beschäftigte sich wie in den vergangenen Jahren hauptsächlich mit den diversen Sicherheitsvorschriften weltweit.

Das Programm C-TPAT in den Vereinigten Staaten ist nach wie vor für ausländische Spediteure nicht zugänglich. TIA, unsere befreundete Organisation in den USA, ist weiterhin im Gespräch mit CBP (U.S. Customs and Border Protection).

Obwohl im U.S. Congress nach wie vor einige Stimmen für die Durchsetzung von 100 % Container Scanning laut sind, wird das Programm höchstwahrscheinlich aus preislichen und aus operationellen Gründen kaum durchzusetzen sein. Man wird sich wohl vermehrt analog zu den amerikanischen Importen per Luftfracht auf „Screening“ beschränken, wobei aufgrund der Voraus übermittelten Daten verdächtige Containers genau überprüft werden.

Schon vor 2 Jahren hat China angekündigt, ein Advanced Manifest System (AMS) einzuführen. Nach wie vor wurde diese Regulation noch nicht umgesetzt. Das chinesische AMS ist nicht mit dem NVOCC-filing, welches schon seit Jahren in Kraft ist, zu verwechseln.

Die FIATA ist weiterhin in Kontakt mit der FMC (US Federal Maritime Commission), um das Raten-Filing für ausländische nicht US-lizenzierte Spediteure, analog zu den „US-based NVOCCs“, aufzuheben. Es ist geplant, dass sich die Working

FIATA

Rapport: Markus Warnebold

Working Group Sea

Le groupe de travail Sea de la FIATA (avec des délégués de plus de 20 pays) s'est rencontré trois fois en 2011 pour des séances. En février, le groupe de travail a siégé à Rotterdam, en juin, il a répondu à une invitation des associations de Taiwan de se rendre à Taipei et, en octobre, il a siégé lors du congrès de la FIATA au Caire. La première séance de 2012 a lieu à Bâle sur invitation de notre association SPEDLOGSWISS.

Le congrès en Egypte a été suivi par quelque 560 transitaires et représentants d'associations professionnelles du monde entier. Lors de l'assemblée générale, Stanley Lim de Singapour a été élu Président de la FIATA pour une durée de deux ans.

En qualité de nouveau Directeur général de la FIATA, Marco L. Sorgetti (jusqu'au 31.12.2011 Directeur de CLECAT) va prendre le 1.1.2012 à Glattbrugg/Zurich le poste de Marco A. Sangaletti qui part à la retraite.

Le groupe de travail Mer s'est occupé comme ces dernières années essentiellement des diverses prescriptions de sécurité sur le plan mondial.

Le programme C-TPAT aux Etats-Unis reste inaccessible pour les transitaires étrangers. TIA, notre organisation amie aux Etats-Unis, est toujours en discussion avec CBP (U.S. Customs and Border Protection).

Bien que quelques voix au Congrès américain soutiennent toujours l'application à 100 % du scannage des conteneurs, le programme ne sera fort probablement guère réalisable pour des raisons de prix et des motifs opérationnels. On va probablement s'en tenir davantage, par analogie aux importations américaines dans le fret aérien, au „screening“, les conteneurs douteux en raison des données transmises préalablement seront néanmoins contrôlés exactement.

Il y a deux ans déjà que la Chine a annoncé vouloir introduire un Advanced Manifest System (AMS). Or, cette opération n'a pas encore été transposée. L'AMS chinois ne doit pas être confondu avec le NVOCC-filing, qui est déjà en vigueur depuis des années.

La FIATA est toujours en contact avec la FMC (US Federal Maritime Commission) afin de supprimer le Rate Filing pour les transitaires étrangers sans licence US par analogie aux „US-based NVOCCs“. Il est prévu que le Working Group rencontre des représentants de la FMC en 2012 aux Etats-Unis pour un entretien.

Group mit Vertretern der FMC im Jahre 2012 in den USA zu einem Gespräch treffen wird.

Die WSC (World Shipping Council) und die ICS (International Chamber of Shipping) haben auf die IMO (International Maritime Organisation) Druck gemacht, damit alle geladenen Container in Zukunft vor der Verladung auf das Schiff gewogen werden müssen. Diese einerseits verständliche Massnahme erfolgte aufgrund von vielen Falschdeklarationen der Containerzuladungen, welche einen Einfluss auf die Stabilität und Trimmlung der Schiffe haben und dies zu Unfällen führen können (MSC Napoli). Die FIATA versteht zwar die Motivation für eine solche Vorschrift, glaubt aber, dass diese viel zu ineffizient und nicht durchsetzbar ist. Vielmehr sollten die beteiligten Parteien auf diese Problematik sensibilisiert werden.

Die Rotterdam Rules wurden bis Ende 2011 von 24 Ländern unterschrieben, jedoch erst von Spanien ratifiziert. Die neuen Regeln können erst ein Jahr, nachdem 20 Länder diese ratifiziert haben, in Kraft treten, was somit noch Jahre dauern wird.

Le WSC (World Shipping Council) et l'ICS (International Chamber of Shipping) a fait pression sur l'IMO (International Maritime Organisation) pour que tous les conteneurs chargés fassent à l'avenir l'objet d'un pesage. Cette mesure compréhensible dans un sens a été dictée par les nombreuses fausses déclarations des chargements de conteneurs qui peuvent influer sur la stabilité et le chargement des navires et pouvant conduire à des accidents (MSC Napoli). La FIATA comprend certes la motivation en faveur d'une telle prescription, mais elle est d'avis qu'elle est beaucoup trop inefficace et non réalisable. Les parties impliquées devraient bien davantage être sensibilisées à cette problématique

Les Règles de Rotterdam ont été signées jusqu'à la fin de 2011 par 24 pays, mais ratifiées seulement par l'Espagne. Les nouvelles règles ne peuvent entrer en vigueur qu'une année après que 20 pays les aient ratifiées, ce qui durera encore des années.



723



42 | Peter Bader, Vorsitzender Kommission Betriebswirtschaft/Président Commission Economie d'entreprise

Kommissionen | Commissions

Kommission Betriebswirtschaft (KBW)

Bericht: Peter Bader

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

„Gut begonnen – mager geendet“

Dieser Eindruck widerspiegelt nicht etwa den Elan der Kommission Betriebswirtschaft, sondern das wirtschaftliche Marktumfeld 2011 in unserer Branche, vor allem was die Verkehre in den Europa-Relationen betrifft. Dieser Umstand müsste eigentlich das Thema Schulung zu betriebswirtschaftlichen Themen noch gefragter machen.

Die Kommission hat sich im Berichtsjahr zu drei Sitzungen getroffen.

Im Vordergrund stand die gefasste Zielsetzung, die bis anhin 2-tägige Schulung „Betriebswirtschaft“ in halbtägigen Workshops im erfolgreichen neuen SPEDLOGSWISS Ausbildungsformat „Know-how“ anzusiedeln. Für Mitarbeitende in den Bereichen Übersee, Finanzen und Buchhaltung wurde ein Weiterbildungsprogramm zu Risiken im internationalen Handel, Absicherung von Zahlungen und Handling von Akkreditiven zusammengestellt. Die Themen sollten mit hohem Praxisbezug (Teilnehmer können ihre eigenen Fälle und Fragen vorab dem Referenten zustellen, damit dieser die Fälle neutralisiert aufzeigen und behandeln kann) vermittelt werden.

Der Kurs also stand und wurde ausgeschrieben. Die Ernüchterung war entsprechend gross, als wir feststellen mussten, dass wir eine einzige Anmeldung dafür erhalten hatten. Anscheinend zielen die sehr gut ausgebuchten Kurse im Bereich Zollwesen (Risiko bei Verzollungsfehlern etc.) und Recht & Versicherung (Haftung bei Schadenfällen) mehr auf einen zu erreichenden Mehrwert, weil die Teilnehmer sofort in der Lage sind, Risiken vom Unternehmen fernzuhalten, während wir bei unserem „Know-how“-Angebot mehr auf den weiterbildenden Inhalt des Lehrstoffes ausgerichtet sind.

Fakt ist, dass es betriebswirtschaftliche Themen im Weiterbildungsbereich in unserer Branche offenbar einfach schwer haben.

Da unsere Kommissionsarbeit klar auf die Erbringung von Mitgliedernutzen fokussiert ist, haben wir natürlich auch die

Commission Economie d'entreprise (KBW)

Rapport: Peter Bader

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

„Bon début – maigre fin“

Cette impression ne reflète pas l'élan de la commission Economie d'entreprise, mais bien l'environnement du marché économique 2011 dans notre branche, surtout en ce qui concerne les trafics dans les relations européennes. Cette situation devrait en fait rendre encore plus nécessaire le thème formation aux thèmes d'économie d'entreprise.

Dans l'année sous rapport, la commission s'est réunie pour trois séances.

Était en avant-plan l'objectif décidé de fixer dans le nouveau format de formation à succès de SPEDLOGSWISS „Know-how“ la formation de 2 jours „Economie d'entreprise“ en ateliers en demi-jours. Pour les collaborateurs des domaines outre-mer, finances et comptabilité a été élaboré un programme de perfectionnement sur les risques dans le commerce international, la garantie de paiements et le traitement d'accréditifs. Les thèmes devraient être présentés avec une relation étroite avec la pratique (les participants peuvent soumettre leurs propres cas et questions par anticipation aux conférenciers pour que ceux-ci puissent présenter et traiter les cas de manière neutre).

Le cours était donc prêt et a été publié. Le désappointement n'en fut que plus grand lorsque nous avons dû constater que nous n'avons reçu qu'une seule inscription. Apparemment, les cours très prisés dans le domaine de la douane (risques lors d'erreurs de dédouanement, etc.) de même que Droit et assurance (responsabilité dans les cas de dommages) offrent une plus-value plus importante à atteindre parce que les participants sont immédiatement en mesure d'écartier les risques de l'entreprise alors que dans notre offre „Know-how“, l'accent est plutôt sur le contenu au caractère de perfectionnement.

Il est un fait que les thèmes d'économie d'entreprise dans le domaine du perfectionnement dans notre branche rencontrent manifestement des difficultés. Vu que notre travail de commission est centré clairement sur l'apport d'utilité pour nos membres, nous nous sommes naturellement interrogés sur

Zukunft unserer Kommission hinterfragt und sind zu folgenden Erkenntnissen gekommen:

- Bildung ist eines, aber nicht das einzige Thema der Kommission.
- Publikationen wie „Kostenkomponenten im Folgejahr, „Frankenstärke“ oder unser KBW-Bulletin sind bei unseren Mitgliedern sehr gefragt und sollen weiterhin erscheinen.

Die Kommission Betriebswirtschaft ist ein gutes „Sounding Board“ für alle betriebswirtschaftlichen Fragen, die an SPEDLOGSWISS herangetragen werden.

Die Mitgliederumfrage vom Herbst 2011 hat klar aufgezeigt, dass das Thema Betriebswirtschaft und sogar die Bereitschaft der Mitwirkung in der KBW bereits an zweiter Stelle rangieren – wir freuen uns auf Neuzugänge in unserer Kommission.

l'avenir de notre commission et sommes parvenus aux constatations suivantes:

- La formation est un thème de la commission mais pas le seul;
- Les publications telles que „Composants de coûts pour l'année suivante“, „Force du franc“ ou notre bulletin KBW sont très demandées par nos membres et doivent continuer à paraître.

La Commission Economie d'entreprise est un bon „Sounding Board“ pour toutes les questions d'économie d'entreprise qui sont adressées à SPEDLOGSWISS.

Le questionnaire aux membres de l'automne 2011 a montré clairement que le thème économie d'entreprise et même la disponibilité à collaborer figurent déjà au deuxième rang – nous nous réjouissons de nouvelles arrivées dans notre Commission.





Kommission Bildung

Bericht: Paul Nicolet

Mitglieder: Rudolf Scheidegger, Sibyll Holinger, Andy Montigel, Delicia Cobaleda, Jürg Dünner, Edith Henke, Wolfgang Koch, Hans Kunz, Regina Meier-Kammermann, Carlos Methner, Paul Nicolet, Paul Schwendener, Armando Schneeberger, Paolo Sommavilla, Maya Stalder. Vorsitz: Paul Nicolet.

Im Berichtsjahr hat sich die Kommission Bildung schwerpunkt-mässig mit folgenden Themen beschäftigt:

Lehrgänge der höheren Berufsbildung mit eidgenössischen Abschlüssen

Unser Verband bietet Lehrgänge an, die zu den eidgenössischen Fachausweisen für Speditionsfachleute und Zolldeklaranten sowie zum eidgenössischen Diplom für Speditionsleiter führen. Den Mitarbeitenden der Speditionsbranche wird damit ermöglicht, zusätzliche auf die Branche zugeschnittene Kompetenzen zu erwerben und sich damit für höhere Aufgaben im Unternehmen zu qualifizieren.

Die zuständigen Prüfungskommissionen erkannten rechtzeitig, dass die drei genannten Abschlüsse auf Rechtsgrundlagen beruhten, die nicht mehr den aktuellen Anforderungen an die Höhere Berufsbildung entsprachen und somit den neusten Entwicklungen angepasst werden mussten.

Die in der Folge von SPEDLOGSWISS lancierten Projekte zur Revision der Lehrgänge und Prüfungen konnten im Berichtsjahr nun erfolgreich abgeschlossen werden. Dem Bundesamt für Berufsbildung und Technologie BBT liegen zurzeit folgende Dokumente zur Genehmigung vor:

- Prüfungsordnung und Wegleitung zur Berufsprüfung Zolldeklarant/Zolldeklarant
- Prüfungsordnung und Wegleitung zur Berufsprüfung Speditionsfachfrau/Speditionsfachmann
- Prüfungsordnung und Wegleitung zur höheren Fachprüfung Speditionsleiterin/Speditionsleiter

Kaufmännische Grundbildung: Neue Bildungsverordnung BiVo 2012

Ende September 2011 wurden die Bildungsverordnung Kauffrau/Kaufmann EFZ und der dazugehörige Bildungsplan vom BBT unterzeichnet. Die neuen Rechtsgrundlagen treten am

Commission Formation

Rapport: Paul Nicolet

Membres: Rudolf Scheidegger, Sibyll Holinger, Andy Montigel, Delicia Cobaleda, Jürg Dünner, Edith Henke, Wolfgang Koch, Hans Kunz, Regina Meier-Kammermann, Carlos Methner, Paul Nicolet, Paul Schwendener, Armando Schneeberger, Paolo Sommavilla, Maya Stalder. Présidence: Paul Nicolet

Dans l'année sous rapport, la commission Formation s'est occupée en priorité des thèmes suivants:

Cycles d'étude de la formation professionnelle supérieure avec certificats fédéraux

Notre association offre des cycles de formation menant à l'obtention des certificats fédéraux pour les spécialistes de l'expédition et pour déclarants en douane ainsi qu'au diplôme fédéral pour les chefs/fes d'expédition. Il est ainsi rendu possible aux collaborateurs de la branche de l'expédition d'acquérir des compétences supplémentaires adaptées à la branche et de se qualifier ainsi pour des tâches supérieures dans l'entreprise.

Les commissions d'examen compétentes ont reconnu à temps que les trois certificats cités reposaient sur des bases juridiques ne répondant plus aux exigences actuelles de la formation professionnelle supérieure et qu'ils devaient donc être adaptés aux évolutions les plus récentes.

Les projets alors lancés par SPEDLOGSWISS pour une révision des cycles et examens ont pu être terminés avec succès dans l'année sous rapport. Les documents suivants sont déposés pour le moment pour approbation à l'Office fédéral de la formation professionnelle et de la technologie OFFT:

- Règlement d'examen et directives pour l'examen professionnel de déclarant/e en douane
- Règlement d'examen et directives pour l'examen professionnel de spécialiste de l'expédition
- Règlement d'examen et directives pour l'examen professionnel supérieur de chef/fe d'expédition

Formation commerciale de base: Nouvelle ordonnance sur la formation OFO 2012

A la fin de septembre 2011 ont été signés par l'OFFT l'ordonnance sur la formation professionnelle des employés de commerce et le plan de formation y afférent. Les nouvelles

1. Januar 2012 in Kraft und werden erstmals für die Lernenden mit Lehrbeginn August 2012 wirksam.

Für die übrigen KV-Lernenden gelten nach wie vor die Bestimmungen des bisherigen Ausbildungs- und Prüfungsreglements. Die wesentlichen Informationen zu den Neuerungen der Bildungsverordnung 2012 können der Website www.skkab.ch entnommen werden.

Gemäss neuem Bildungsplan haben die anerkannten Ausbildungs- und Prüfungsbranchen ein Reglement über die Organisation und Durchführung der überbetrieblichen Kurse (ÜK) zu erstellen. Die Kommission Bildung verabschiedete im Berichtsjahr das entsprechende Dokument im Sinne eines Rahmenwerks. So gibt das Reglement schweizweit in einem groben Raster vor, wann welche Themen in den ÜK zu bearbeitet sind. Innerhalb dieses Rahmens sind die organisierenden Lokalverbände dann aber frei, das detaillierte Kursprogramm festzulegen.

Der vorliegende Jahresbericht widmet der Trägerschaft der ÜK durch SPEDLOGSWISS einen speziellen Beitrag, dem weitere Einzelheiten entnommen werden können.

Schliesslich genehmigte die Kommission Bildung im Zusammenhang mit der BiVo 2012 das brancheninterne Informations- und Ausbildungskonzept IAK, das zahlreiche Informations- und Schulungsanlässe an unseren Ausbildungsstandorten im ersten Halbjahr 2012 vorsieht.

Projekt „Blended Learning“

Mit der Lancierung des Projekts Blended Learning in der brancheninternen Ausbildung setzte sich SPEDLOGSWISS zum Ziel, den Branchenkundeunterricht über eine internetbasierte Lernplattform neu auf die Lernmethode Blended Learning (Kombination von Präsenzunterricht mit Lernen am PC) umzustellen.

Nach der erfolgreichen Inbetriebnahme der e-Learning-Plattform in Basel ab Mitte Oktober 2010 ging es im Berichtsjahr nun darum, die Entwicklungsphase in der Nordwestschweiz abzuschliessen und so die Implementierung der Lernplattform auch an den übrigen Ausbildungstandorten des Verbandes zu ermöglichen.

Als nächste Schritte wurden entsprechend umgesetzt:

- Einrichtung einer zentralen System- und Benutzeradministration auf der Geschäftsstelle SPEDLOGSWISS
- Aufbereitung weiterer Themen wie Binnenschifffahrt, Container- und Übersee-Spedition für die e-Learning-Plattform

bases juridiques entrent en vigueur au 1^{er} janvier 2012 et seront applicables pour la première fois aux apprenants qui commencent leur apprentissage en août 2012.

Pour les autres apprentis de commerce, sont applicables comme jusqu'ici les règlements actuels de formation et d'exams. Les informations essentielles sur les innovations de l'ordonnance sur la formation 2012 peuvent être obtenues sur le site www.skkab.ch.

Selon le nouveau plan de formation, les branches de formation et d'exams reconnues doivent élaborer un Règlement sur l'organisation et le déroulement des cours interentreprises (CI). La commission Formation a approuvé dans l'année sous rapport le document approprié au sens d'un document cadre. C'est que ce règlement donne pour toute la Suisse une grille sommaire indiquant quand doivent être traités quels thèmes dans les CI. Dans ce cadre, les associations locales organisationnelles sont libres de fixer le programme de cours détaillé.

Le présent rapport annuel consacre un article spécial aux représentants des CI par SPEDLOGSWISS, article duquel peuvent être tirés des détails complémentaires.

Finalement, la commission Formation a approuvé en liaison avec l'OFO 2012 le concept interne à la branche d'information et de formation CIF, qui prévoit de nombreuses manifestations d'information et de formation dans nos emplacements de formation pour le 1^{er} semestre 2012.

Projet „Blended Learning“

Avec le lancement du projet Blended Learning dans la formation interne à la branche, SPEDLOGSWISS s'est fixée comme objectif de faire passer l'enseignement des notions de la branche par une plateforme basée sur internet à la méthode d'étude Blended Learning (une combinaison de l'enseignement en classes avec une étude sur ordinateur).

Après la mise en service réussie de la plateforme e-Learning à Bâle à partir de la mi-octobre 2010, il s'est agi dans l'année sous rapport de conclure la phase de développement en Suisse romande et de rendre ainsi possible la mise en place de la plateforme aussi dans les autres lieux de formation de l'association.

Les étapes suivantes ont donc été transposées:

- Installation d'une administration centrale du système et des utilisateurs au secrétariat de SPEDLOGSWISS
- Préparation d'autres thèmes tels que navigation intérieure, expédition de conteneurs et outre-mer pour la plateforme e-Learning

- Schrittweise Übersetzung der aufbereiteten Kurse ins Französische
- Online-Schaltung weiterer Kurse gemäss Stundenplan im Lokalverband SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz
- Online-Schaltung der ersten Kurse gemäss Stundenplan in den Lokalverbänden von Schaffhausen und Zürich
- Vorbereitungsarbeiten zur Implementierung der Lernplattform im ersten Quartal 2012 in den Lokalverbänden ATG/ATSO und VOSL

Drei Jahre nach Lancierung des Projekts kann als Fazit festgehalten werden: Das Projekt Blended Learning in der brancheninternen Ausbildung verläuft plangemäss. Die elektronische Lernplattform wurde fristgerecht erstellt und an den vorgesehenen Standorten erfolgreich implementiert. Die Plattform erweist sich als benutzerfreundlich und wird von den Lernenden rege genutzt. Heute können praktisch alle Themen des Branchenkundeunterrichts nach neuer Lernmethode umgesetzt werden. Die einheitliche Vermittlung der Brancheninhalte an allen Ausbildungsstandorten unseres Verbandes ist sichergestellt und die Voraussetzungen für die angestrebte Qualitätssteigerung in der brancheninternen Ausbildung sind gegeben.

Personelles

Auf Ende Jahr sind vier Mitglieder aus der Kommission Bildung ausgeschieden: Wolfgang Koch, Andy Montigel, Markus Schöni und Paul Schwendener. Allen vier sei für ihr grosses und langjähriges Engagement ganz herzlich gedankt. Neu wird als Vertreter des VOSL Daniel Riedo in der Kommission Bildung Einsitz nehmen.

- Traduction en français par étapes des cours préparés
- Enclenchement en ligne d'autres cours selon plan d'étude dans l'association locale de SPEDLOGSWISS en Suisse romande
- Enclenchement en ligne des premiers cours selon plan d'étude dans les associations locales de Schaffhouse et Zurich
- Travaux de préparation pour la mise en service de la plateforme d'étude au 1^{er} semestre 2012 dans les associations locales ATG/ATSO et VOSL

Trois ans après le lancement du projet, on peut constater en conclusion: le projet Blended Learning dans la formation interne de la branche se déroule conformément au plan. La plateforme électronique a été élaborée dans les délais et implantée avec succès aux endroits prévus. La plateforme se révèle conviviale et est utilisée assidument par les apprenants. Aujourd'hui, pratiquement tous les thèmes de l'enseignement de la branche peuvent être transposés selon la nouvelle méthode d'apprentissage. La diffusion unifiée des contenus de la branche dans tous les lieux de formation de notre association est assurée et les conditions pour l'augmentation visée de la qualité dans la formation interne à la branche sont réalisées.

En matière de personnel

A la fin de l'année, quatre membres de la commission Formation sont partis: Wolfgang Koch, Andy Montigel, Markus Schöni et Paul Schwendener. Que tous les quatre soient cordialement remerciés pour leur gros engagement durant de longues années. Va désormais entrer dans la commission Formation Daniel Riedo en tant que représentant de la VOSL.





Kommission Informatik

Bericht: Reto U. Spörri

Mitglieder: Peter Aeppli, Philippe Bleu, Bettina Philipp, François Fischer, Philippe Itty, Gregor Kunz, Philipp Muster, Hans Schütz.
Vorsitz: Reto U. Spörri.

Mutationen: Die Kommissionsmitglieder Jörg Sigg und Philippe Bannwarth haben zu Beginn des Jahres ihre Mitarbeit in der Kommission niedergelegt. Für Ihr Engagement danke ich an dieser Stelle nochmals bestens. Hingegen durften wir Frau Bettina Philipp und Herrn François Fischer in der Kommission ganz herzlich begrüßen.

Es wurden insgesamt zwei Kommissionssitzungen abgehalten. Darüber hinaus war die IT-Kommission an diversen weiteren Sitzungen und Meetings diverser Ausschüsse und Interessen-Gruppen vertreten.

Auch in diesem Jahr durften wir bei den Transaktionen, welche über das Produkt DATACENTER abgewickelt werden, eine Zunahme um rund 25 % verzeichnen, was wir in diesem stark umstrittenen Markt als grossen Erfolg werten.

Durch eine technisch komplett neue Umsetzung der Web-Erfassung hat sich die Einführung von webentry.ch leider etwas verzögert. Allerdings sind wir nun auf dem neusten Stand der Technik und können somit schneller und effektiver auf neue Bedürfnisse reagieren.

So stehen bereits weitere Funktionen zur Diskussion, welche im Bereich eVV, EUR.1 Erleichterungen für den Benutzer bieten werden. Die Werbung allerdings wurde unvermindert weitergeführt. So war bereits Mitte Jahr ein Prospekt in drei Sprachen erhältlich. Zusätzlich wurden über sechs Schulungsveranstaltungen in der ganzen Schweiz durchgeführt.

In der neu durch die Zollkommission geschaffenen Arbeitsgruppe „IG Zollsoftware“ ist die Kommission IT als Vorsitz vertreten, sodass die Kommunikation zwischen den verschiedenen Experten unserer Mitglieder sowie den Vertretern namhafter Schweizer Zollsoftwarelieferanten gewährleistet ist. So hat sich die Kommission auch in Zusammenarbeit mit der GS1 für einen EDIFACT-Standard für Statusmeldungen (IFTSTA) ausgesprochen. Hierfür wird ein Guide ausgearbeitet und entsprechend publiziert.

Weitere Sitzungen zu den Zoll-Themen ZVE und eVV wurden in enger Zusammenarbeit mit unserer Zollkommission begleitet.

Commission Informatique

Rapport: Reto U. Spörri

Membres: Peter Aeppli, Philippe Bleu, Bettina Philipp, François Fischer, Philippe Itty, Gregor Kunz, Philipp Muster, Hans Schütz.
Présidence: Reto U. Spörri.

Mutations: Les membres de la commission Jörg Sigg et Philippe Bannwarth ont mis fin à leur collaboration dans la commission au début de l'année. Je les remercie ici une fois encore sincèrement pour leur engagement. En compensation, nous accueillons très chaleureusement dans la commission Madame Bettina Philipp et Monsieur François Fischer.

Au total ont été tenues deux séances de commission. En outre, la commission était représentée dans diverses autres séances et rencontres de divers comités et groupes d'intérêts.

Aussi cette année, nous pouvons noter dans les transactions au sujet du produit DATACENTER, une augmentation d'environ 25 %, ce que nous considérons comme un grand succès dans ce marché fortement contesté.

Du fait d'une transposition technique entièrement nouvelle de la saisie web, l'introduction de webentry.ch malheureusement été quelque peu retardée. Nous sommes cependant maintenant au niveau le plus récent de la technique et pouvons ainsi réagir plus rapidement et plus efficacement aux nouveaux besoins. Et c'est ainsi que d'autres fonctions sont maintenant en discussion dans le domaine DTe, des facilités seront offertes pour l'EUR.1 pour l'utilisateur.

La publicité a été poursuivie sans concession. C'est ainsi qu'un prospectus en trois langues était disponible dès le milieu de l'année. En supplément, plus de six manifestations de formation ont été opérées dans toute la Suisse.

Dans le nouveau groupe de travail créé par la commission Douane, „GI logiciel douane“, la commission TI est représentée en tant que présidence, de sorte que la communication entre les divers experts parmi nos membres ainsi que les représentants de fournisseurs renommés de logiciels douane est garantie. C'est ainsi que la commission, aussi en collaboration avec le GS1 s'est prononcée pour un standard EDIFACT pour les annonces de statut (IFTSTA). Un guide sera élaboré à ce sujet et adéquatement publié. D'autres séances relatives aux thèmes douane DDe et DTe ont été suivies en étroite collaboration avec notre commission Douane.



Kommission Kommunikation

Bericht: Vinicio Cassani

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

Die Kommission Kommunikation ist zuständig für die gesamte interne und externe Kommunikation und wirkt zugunsten aller Fachbereiche, Kommissionen und Arbeitsgruppen unseres Verbandes. Bei Bedarf wird sie durch die entsprechenden von den Fachbereichen, Kommissionen und Arbeitsgruppen bestimmten Personen kontaktiert.

Zum ständigen Auftrag der Kommission Kommunikation zählt das Vertiefen und – wo nötig – das Intensivieren der schriftlichen und mündlichen Kommunikation intern (Mitglieder, Geschäftsstelle) und extern (gemäß Zielgruppe des PR-Konzepts) mit den im PR-Konzept definierten Massnahmen und Instrumenten. Das PR-Konzept der SPEDLOGSWISS wird periodisch überarbeitet und angepasst.

Auch im Jahr 2011 waren die Themenkreise Zoll, Luftfracht und Bildung mit Abstand die wichtigsten.

Eine Intensivierung der Zusammenarbeit mit den lokalen Sektionen ist wünschenswert, da die Themenkreise und Erfahrungswerte meist auch von gesamtschweizerischer Bedeutung sind.

Commission Communication

Rapport: Vinicio Cassani

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

La commission Communication est compétente pour l'intégralité de la communication interne et externe et travaille en faveur de tous les domaines spécialisés, commissions et groupes de travail de notre association. En cas de besoin, elle est contactée par les personnes désignées par les domaines spécialisés, commissions et groupes de travail.

Une mission permanente de la commission Communication est d'approfondir et – si nécessaire – d'intensifier la communication écrite et verbale interne (membres, secrétariat) et externe (selon les groupes cibles du concept RP), au moyen des mesures et instruments définis dans le concept RP. Ledit concept RP de SPEDLOGSWISS est refondu et adapté périodiquement.

En 2011 aussi, les thèmes douane, fret aérien et formation ont été de loin les plus importants.

Une intensification de la collaboration avec les sections locales est souhaitable, vu que les thèmes et valeurs d'expériences sont la plupart du temps d'importance pour toute la Suisse.



Kommission Recht und Versicherung (KRV)

Bericht: Thomas Gutruf

Mitglieder: Dr. Dana Böni, Dr. Giovanna Montanaro, Rene Mörgeli, René Nebel, Markus Weber. Vorsitz: Thomas Gutruf.

Die telefonische und schriftliche Rechtsauskunft wurde auch im vorliegenden Berichtsjahr rege genutzt. Dabei stehen praktische Fragen im Vordergrund. Die Mitglieder erhalten sofortige Unterstützung bei allen dringenden Rechtsfragen. Die KRV publizierte verschiedene Risk-Bulletins zu aktuellen Themen aus dem Bereich Recht, Risiko-Management und Versicherung. Unter anderem einen Artikel zum Stand der Vereinheitlichung des Seerechts (Rotterdam Rules). Leider geht es mit dieser Konvention nur schleppend voran und ein Inkrafttreten ist vorderhand nicht absehbar, wie auch meine Kollegen in ihren Berichten zur Seefracht festgestellt haben.

Die Verbandslösung Speditions-Haftpflicht-Versicherung (SHV) wurde im Berichtsjahr auf Deckung und Aktualität überprüft respektive erweitert. Vor allem für kleine und mittelgroße Mitgliedfirmen ist diese Verbandspolice von zentraler Bedeutung, da die Kaufkraft gebündelt wird und eine bessere Deckung zu günstigen Konditionen erhältlich ist. Ein echter Mehrwert also. Die KRV behandelte Fragen bezüglich der elektronischen Zollquittungen, des Güterkontrollgesetzes und der Vernehmlassung zur Revision der Verjährungsfristen.

Die AB SPEDLOGSWISS (inkl. Lager und Reedereiagenten) sind die wichtigste Rechtsgrundlage für den Schweizer Spediteur und Logistiker.

Die KRV überprüft die nationalen und internationalen Entwicklungen und Gerichtsurteile laufend, um die AB SPEDLOGSWISS auf aktuellem Stand zu erhalten.

Im Bereich des Kurswesens wurde das Schadenseminar durchgeführt. Im Oktober 2011 fand erstmals der neue Kurs „Highlights AB SPEDLOGSWISS“ statt. Das Feedback war gut. Das Format des „Workshops“ unter dem Label „SPEDLOGSWISS-KNOW-HOW“ hat sich bewährt (halber Tag, konzentrierte, praktische Informationen zu ausgewählten rechtlichen Themen für unsere Verbandsmitglieder). Dieser Kurs wird deshalb im 2012 erneut angeboten.

Zusätzlich wird die KRV neue Workshops zu den Themen Logistikverträge, rechtliche Aspekte der Luft- und Seefracht sowie europäischer Strassentransport offerieren.

Commission Droit et Assurance (KRV)

Rapport: Thomas Gutruf

Membres: Dr Dana Böni, Dr Giovanna Montanaro, Rene Mörgeli, René Nebel, Markus Weber. Présidence: Thomas Gutruf.

Le renseignement juridique par téléphone et par écrit a aussi été fréquemment utilisé dans l'année sous rapport. Les questions pratiques sont en avant-plan. Les membres reçoivent un soutien immédiat pour toutes les questions juridiques urgentes. La commission KRV a publié divers bulletins risques sur des thèmes actuels du domaine droit, gestion des risques et assurance. Et notamment un article sur l'état de l'unification du droit maritime (Règles de Rotterdam). Malheureusement, cette convention ne progresse que très lentement et une entrée en vigueur n'est pour le moment pas perceptible, ainsi que l'ont constaté aussi mes collègues dans leurs rapports sur le fret maritime.

La solution de l'association Assurance responsabilité Expédition (ARE) a été contrôlée et élargie en matière de couverture et d'actualité dans l'année sous rapport. Cette police d'assurance est d'importance centrale surtout pour les entreprises membres petites et moyennes, car elle lie le pouvoir d'achat et une meilleure couverture peut être obtenue à des conditions favorables. C'est donc une réelle plus-value.

La KRV a traité des questions relatives aux quittances douanières électroniques, à la loi sur le contrôle des marchandises, et à la consultation sur la révision des délais de prescription.

Les CG de SPEDLOGSWISS (y c. les entrepôts et agents maritimes) sont les bases juridiques les plus importantes pour les transitaires et logisticiens suisses.

La KRV vérifie constamment les évolutions nationales et internationales et les jugements des tribunaux pour maintenir les CG de SPEDLOGSWISS à un niveau d'actualité. Dans le domaine des cours a été réalisé le séminaire sur les dommages. En octobre 2011 a eu lieu pour la première fois le nouveau cours „Highlights des CG SPEDLOGSWISS“. Le rétromessage a été bon. Le format de l'atelier sous le titre „SPEDLOGSWISS-KNOW-HOW“ a fait ses preuves (demi-journée, informations pratiques concentrées sur des thèmes juridiques choisis, pour les membres de l'association). Ce cours sera à nouveau offert en 2012. En complément, la KRV va offrir de nouveaux ateliers sur les thèmes contrats de logistique, aspects juridiques du fret aérien et maritime ainsi que transport routier européen.



Kommission Zoll

Bericht: Franz Schneider

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

Die neue Organisation unserer Zollkommission mit der verstärkten Einbindung der Sektionen und deren Bedürfnisse funktioniert hervorragend. Wir treten nun schlagkräftiger und partnerschaftlicher als Verband und in den Sektionen gegenüber der Zollverwaltung in Bern, bei den Zollkreisdirektionen und den lokalen Zollinspektoraten auf und können unsere Anliegen besser anbringen.

Was hat uns 2011 beschäftigt und was haben wir erreicht? Die elektronische Veranlagungsverfügung (eVV) wurde im Import und Export eingeführt. Die Umsetzung ist eine grosse Herausforderung. Wir haben mit einem Zirkular die möglichen Umsetzungsvarianten und Kunden-Musterbriefe publiziert. Zielgerechte Kommunikation vor und während der Umstellung mit den Importeuren und Exporteuren (unseren Kunden) trägt massgeblich zu einer erfolgreichen Einführung bei.

Die Eidgenössische Zollverwaltung (EZV) hat das Projekt Zugelassene Empfänger neu unter dem Begriff „Zollveranlagungsprozesse“ (ZVP) aufgenommen und wir durften im Dezember 2011 am Kick-off-Workshop teilnehmen.

Wir sind damit in eine sehr wichtige Entwicklung aktiv eingebunden, was der jahrelang guten Zusammenarbeit zwischen SPEDLOGSWISS und der Zollverwaltung zu verdanken ist.

Es besteht berechtigte Hoffnung, dass die EZV demnächst wesentliche Vereinfachungen einführen will. Unsere Hauptforderungen sind wie folgt:

- Betriebszeiten generell 0500- 2200 Uhr
- Zollanmeldung 7 Tage/24 Stunden und sofortige Freigabe der „Frei“-Sendungen rund um die Uhr
- Für Firmen, die schweizweit an verschiedenen Standorten tätig sind, soll nur noch eine Bewilligung ausgestellt werden
- Standardisierte einheitliche Verfahren an allen Binnen- und Grenzzollstellen

Wir sind zuversichtlich, dass unsere Anforderungen im neuen Konzept berücksichtigt werden.

Commission Douane

Rapport: Franz Schneider

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

La nouvelle organisation de notre commission Douane avec une implication renforcée des sections et leurs besoins fonctionne de façon impeccable. Nous intervenons désormais de manière plus percutante et partenariale en tant qu'association et dans les sections vis-à-vis de l'administration des douanes à Berne, dans les directions d'arrondissements et dans les inspections de douane locales et pouvons mieux faire valoir nos arguments.

Qu'est-ce qui nous a occupé en 2011 et qu'avons-nous atteint? La décision de taxation électronique (DTe) a été introduite à l'importation et à l'exportation. La transposition est un gros défi. Au moyen d'une circulaire, nous avons publié les variantes possibles de transposition et des lettres-types à la clientèle. Une communication ciblée avant et durant la transposition avec les importateurs et les exportateurs (nos clients) contribue de façon déterminante à une introduction réussie. L'Administration fédérale des douanes (AFD) a enregistré le projet Destinataire agréé sous la nouvelle notion de „Processus de taxation“ (PT) et nous avons été admis en décembre 2011 à participer à l'atelier du „coup d'envoi“.

Nous sommes ainsi intégrés activement dans un développement très important, ce que nous devons à la bonne collaboration durant de longues années entre SPEDLOGSWISS et l'administration des douanes.

Il existe un espoir justifié que l'AFD introduise prochainement des simplifications importantes. Nos exigences principales sont les suivantes:

- Heures d'exploitation générales 0500- 2200 h
 - Annonce en douane 7 jours/24 heures et libération immédiate des envois „libres“ 24 h sur 24
 - Il ne doit plus être établi qu'une seule autorisation pour les entreprises actives partout en Suisse sur divers emplacements
 - Procédures uniformes standardisées dans tous les offices de douane de l'intérieur et à la frontière
- Nous avons bon espoir que nos exigences seront prises en compte dans le nouveau concept.

In Zusammenarbeit mit der Kommission Recht und Versicherung haben wir eine Checkliste für den Zusammenarbeitsvertrag zwischen Spediteur und Zollagenten erarbeitet, welcher auf dem Mitgliederportal auf www.spedlogswiss.com abrufbar ist.

Die überaus erfolgreichen „Know-how“-Workshops zum Thema Zollrisiken wurden weiter entwickelt – wir freuen uns auf eine weiterhin rege Beteiligung unserer Mitgliedsfirmen.

Mit der Einführung von e-dec web per 1.1.2012 werden die Papierformulare 11.010 (Importdeklaration) und 11.030 (Exportdeklaration) abgelöst. Das EDV-Obligatorium wird somit voraussichtlich per 1.1.2013 umgesetzt. Mit einem Zirkular haben wir unsere Mitglieder darüber informiert und Empfehlungen für die Anwendung abgegeben.

En coopération avec la commission Droit et assurances, nous avons élaboré une check-list pour le contrat de collaboration entre transitaire et agents en douane qui peut être consultée sur le portail des membres sur www.spedlogswiss.com.

Les ateliers très réussis „Know-how“ sur le thème des risques douaniers seront encore développés – nous nous réjouissons d'une participation toujours aussi forte de nos entreprises membres.

Avec l'introduction de e-dec web à compter du 1.1.2012, les formulaires en papier 11.010 (déclaration d'importation) et 11.030 (déclaration d'exportation) seront remplacés. L'obligation d'utiliser le TEI sera donc probablement transposée à compter du 1.1.2013. Par circulaire, nous avons informé nos membres et donné des recommandations pour l'utilisation.





Laufende Projekte | Projets en cours:

SPEDLOGSWISS als Träger der überbetrieblichen Kurse ÜK

Bericht: Rudolf Scheidegger

Internationale Speditionslogistik weiterhin anerkannte Ausbildungs- und Prüfungsbranche

Im Zuge der Reformarbeiten zur neuen Bildungsverordnung 2012 hatten die im kaufmännischen Berufsfeld tätigen Branchen beim Bundesamt für Berufsbildung und Technologie BBT um Erneuerung ihrer Zulassung als eidgenössisch anerkannte Ausbildungs- und Prüfungsbranchen nachzusuchen. So reichte auch SPEDLOGSWISS die erforderlichen Dokumente ein, um unter Beweis zu stellen, dass die Branche „Internationale Speditionslogistik“ dem Aufgaben- und Kriterienkatalog des Bundesamts genügt.

Im Verlaufe des Berichtsjahrs erhielt SPEDLOGSWISS die Antwort des BBT mit folgendem Wortlaut: „Wir freuen uns, Ihnen mitzuteilen, dass das BBT Ihren Antrag angenommen hat und ihre Branche in die offizielle Liste der anerkannten Ausbildungs- und Prüfungsbranchen aufgenommen hat.“

Die erwähnte Liste umfasst heute nach Abschluss des Akkreditierungsverfahrens 21 anerkannte Ausbildungs- und Prüfungsbranchen.

ÜK-Organisationsreglement

Eine der wesentlichen Aufgaben für die Ausbildungs- und Prüfungsbranchen ist die Wahrnehmung der Trägerschaft für die überbetrieblichen Kurse (ÜK). So sind die Branchen gemäss neuem Bildungsplan dazu verpflichtet, ein ÜK-Organisationsreglement als rechtliche Grundlage für die ÜK zu erstellen. Für die Branche internationale Speditionslogistik verabschiedete die Kommission Bildung SPEDLOGSWISS im Berichtsjahr das entsprechende Dokument. Es enthält folgende Eckdaten:

SPEDLOGSWISS en tant que support des cours interentreprises CI

Rapport: Rudolf Scheidegger

La logistique internationale d'expédition reste la branche reconnue pour la formation et les examens

Au cours des travaux de réforme pour la nouvelle ordonnance 2012 sur la formation, les branches actives dans l'environnement professionnel du commerce devaient demander à l'Office fédéral de la formation professionnelle et de la technologie OFFT le renouvellement de leur accréditation en tant que branche reconnue au niveau fédéral pour la formation et les examens. C'est ainsi que SPEDLOGSWISS présenta les documents nécessaires pour prouver que la branche „Logistique internationale de l'expédition“ satisfaisait au catalogue de tâches et de critères de l'Office fédéral.

Au cours de l'année sous rapport, SPEDLOGSWISS a reçu la réponse de l'OFFT dans la teneur suivante: „Nous avons le plaisir de vous communiquer que l'OFFT a admis votre demande et inscrit votre branche dans la liste officielle des branches reconnues pour la formation et les examens“.

La liste mentionnée comprend actuellement, après la fin de la procédure d'accréditation, 21 branches reconnues de formation et d'examen.

Règlement d'organisation des CI

Une des tâches essentielles pour les branches de formation et d'examen est la perception d'être l'organe responsable pour les cours interentreprises (CI). C'est ainsi que les branches sont tenues selon le nouveau plan de formation d'élaborer en tant que base juridique pour les CI un règlement d'organisation des CI. Pour la branche Logistique internationale d'expédition, la commission Formation de SPEDLOGSWISS a adopté dans l'année sous rapport le document approprié, qui contient les données fondamentales ci-après:

Trägerschaft:

SPEDLOGSWISS

Aufsicht:

Bildungskommission SPEDLOGSWISS

Dauer:

1. Lehrjahr: 6 Tage (Halbtages- oder Tagesblöcke)
2. Lehrjahr: 6 Tage (Halbtages- oder Tagesblöcke)
3. Lehrjahr: 4 Tage (Halbtages- oder Tagesblöcke)

Inhalt:

- Allgemeine Themen (Lern- und Leistungsdokumentation, ALS, PE etc.)
- Branchenkunde Internationale Speditionslogistik (LKW, Zoll, Übersee etc.)
- Zusätzliche ÜK-Themen (Marketing, Beratung und Verkauf etc.)

Organisation:

Lokalverbände SPEDLOGSWISS

Finanzierung:

Lokalverbände SPEDLOGSWISS

Teil des Organisationsreglements ist das ÜK-Rahmenprogramm. Für unsere Branche gibt es in einem groben Raster vor, wann welche Themenbereiche schweizweit in den ÜK zu bearbeiten sind. Exemplarisch sieht das Rahmenprogramm für das erste Lehrjahr in der Branche Internationale Speditionslogistik wie folgt aus:

- Überblick über den Ablauf der Lehre
- Rechte und Pflichten der Lehrbetriebe und Lernenden
- Einführung in Lern- und Leistungsdokumentation LLD
- Einführung in die Arbeits- und Lernsituationen (ALS)
- Einführung in die Methoden-, Sozial- und Selbstkompetenzen
- Branchenkunde Teil 1 (Blended Learning 1)
- Einführung in die Prozesseinheit 1 (PE 1)
- Weitere Themen ÜK-Leistungsziele (1)

Innerhalb der – sehr offenen – Vorgaben des ÜK-Rahmenprogramms sind die organisierenden Lokalverbände frei, das detaillierte Kursprogramm festzulegen. Wie der obigen Aufstellung zu entnehmen ist, ist die Branchenkunde neu Teil der von den Kantonen subventionierten ÜK. Die lokalen Kursorganisationen von SPEDLOGSWISS sind somit aktuell vor die Aufgabe gestellt, die Kurse nach der Blended-Learning-Methode in das übrige ÜK-Kursprogramm zu integrieren.

Es ist zweifellos ein grosser Vorteil, dass unsere brancheninterne Ausbildung in Zukunft aus einem Guss erfolgen kann.

Organe responsable:

SPEDLOGSWISS

Surveillance:

Commission Formation de SPEDLOGSWISS

Contenu:

- Thèmes généraux (documentation d'étude ou de prestations, ALS, PE, etc.)
- Connaissances de la branche Logistique internationale d'expédition (camions, douane, outre-mer, etc.)
- Thèmes supplémentaires de CI (marketing, conseil et vente, etc.)

Durée:

- 1^e année d'apprentissage: 6 jours (blocs de demi-jours ou jours entiers)
- 2^e année d'apprentissage: 6 jours (blocs de demi-jours ou jours entiers)
- 3^e année d'apprentissage: 4 jours (blocs de demi-jours ou jours entiers)

Organisation:

Associations locales de SPEDLOGSWISS

Financement:

Associations locales de SPEDLOGSWISS

Une partie du règlement d'organisation est le programme-cadre CI. Pour notre branche, il indique dans une grille grossière quand et quels domaines de thèmes sont à traiter sur le plan suisse dans les CI. A titre d'exemple, le programme-cadre pour la première année d'apprentissage dans la branche Logistique internationale d'expédition se présente comme suit:

- Aperçu du déroulement de l'apprentissage
- Droits et obligations des entreprises de formation et des apprenants
- Introduction à la documentation d'étude et de prestations DEP
- Introduction aux situations de travail et d'étude (ALS)
- Introduction aux compétences de méthodes, sociales et autonomes
- Connaissances de la branche partie 1 (Blended Learning 1)
- Introduction à l'unité de processus 1 (UP 1)
- Autres thèmes d'objectifs de prestations CI (1)

Parmi les directives – très larges – du programme-cadre du CI, les associations locales organisatrices sont libres de fixer le programme de cours détaillé. Ainsi que cela ressort de la liste ci-devant, le sujet connaissances de la branche est désormais partie des CI subventionnés par les cantons. Les organisations de cours locales de SPEDLOGSWISS sont donc confrontées actuellement à la tâche d'intégrer les cours selon la méthode Blended-Learning dans le reste du programme de cours CI. Il est sans doute un grand avantage que notre formation interne de la branche puisse avoir lieu à l'avenir dans un seul pot.





SafeConsult AG

Bericht: Markus Breisinger

Die SafeConsult AG hat auf allen Ebenen an Stabilität gewonnen und konnte das Geschäftsjahr 2011 im geplanten positiven Rahmen abschliessen.

Die Liquidität ist geordnet. Der VR rapportiert in regelmässigen Abständen an den engeren Vorstand von SPEDLOGSWISS.

Im Bereich GGB (Beratungsdienstleistungen Gefahrgut/Gefahr-gutbeauftragte) konnten wir gegenüber dem Vorjahr kräftig zulegen. Die erfreulichen Neuakquisitionen überwiegen die Kundenverluste. Die Grundlage für den Ausbau der Bereiche Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz (EKAS) konnten wir schaffen. Die Basis konnte im Berichtsjahr bereits verbessert werden. Herr Ulrich Meierhofer, Sicherheitsingenieur EKAS, hat unser Team verstärkt und hat entsprechende Aktivitäten bereits geplant.

Frau Tanja Eidenpentz ist im Herbst ausgetreten und arbeitet bei einem befreundeten Unternehmen. Im Verlaufe des Sommers ist Herr Meierhofer zu uns gestossen. Er arbeitet im Mandatsverhältnis. Herr Steinhauer arbeitet seit Mai wieder zu 100 %.

Die SafeConsult AG erhielt vom BAZL nach einem längeren Unterbruch am 1. April 2011 eine auf 5 Jahre befristete Zulassung als unabhängige Prüfstelle. Bekanntlich ist die SafeConsult AG zu 100 % im Besitz von SPEDLOGSWISS. Diese Konstellation verleitet das BAZL zur Überzeugung, dass die SafeConsult AG nicht unabhängig von reglementierten Beauftragten ist. Wir haben erfolglos versucht, unsere Überzeugung vom Gegenteil darzulegen. Das BAZL hat uns die Zulassung unter der Auflage erteilt, dass SafeConsult einen bedeutenden Anteil, nämlich mindestens ein Drittel, besser aber die Hälfte an ein unabhängiges Unternehmen verkauft. Unsere intensiven Bemühungen sind leider gescheitert. Entweder war der potenzielle Käufer keine wirkliche Verstärkung oder aber mit anderen Prioritäten beschäftigt. Es konnte kein Teilverkauf bis Ende 2011 stattfinden.

Wir haben das BAZL über diesen Umstand informiert. Das bedeutet leider, dass uns die Zulassung entzogen wurde und wir die Tätigkeit als Prüfstelle nicht weiter ausführen dürfen. Wir haben viel Zeit, Geld und Energie in diese Aktivität gesteckt und bedauern, dass wir uns von treuen und guten Kunden verabschieden müssen. Wir sind nach wie vor überzeugt davon, dass nicht überall mit gleichen Ellen gemessen wird.

SafeConsult AG

Rapport: Markus Breisinger

SafeConsult AG a gagné en stabilité à tous les niveaux et a pu conclure l'exercice 2011 dans le cadre positif prévu. La liquidité est en ordre. Le CA fait rapport à intervalles réguliers au comité restreint de SPEDLOGSWISS.

Dans le domaine MD (prestations de conseil Marchandises dangereuses/préposés aux marchandises dangereuses) nous avons pu progresser par rapport à l'année précédente. Les nouvelles acquisitions réjouissantes surpassent les pertes de clients.

Nous avons pu créer la base pour l'extension des domaines Sécurité au travail et protection de la santé (CFST). La base a déjà pu être améliorée dans l'année sous rapport. Monsieur Ulrich Meierhofer, ingénieur en sécurité CFST a renforcé notre équipe et a déjà planifié des activités y afférentes.

Madame Tanja Eidenpentz nous a quittés en automne et travaille dans une entreprise amie. Monsieur Meierhofer s'est joint à nous durant l'été. Il travaille sur mandat. Monsieur Steinhauer travaille à nouveau à 100 % depuis le mois de mai.

Après une longue interruption, SafeConsult AG a reçu de l'OFAC le 1^{er} avril 2011 une certification en tant qu'office de contrôle indépendant limitée à 5 ans. Il est connu que SafeConsult AG est à 100 % en possession de SPEDLOGSWISS. Cette constellation conduit l'OFAC vers la conviction que SafeConsult AG n'est pas indépendante de donneurs d'ordre réglementaires. Nous avons tenté sans succès de présenter notre conviction du contraire. L'OFAC nous a accordé la certification à la condition que SafeConsult vende une partie significative, à savoir au moins un tiers mieux encore la moitié, à un entreprise indépendante. Nos efforts pourtant intensifs ont raté. Soit l'acheteur potentiel n'était pas un réel renfort ou occupé par d'autres priorités. Aucune vente partielle n'a pu avoir lieu jusqu'à la fin de 2011.

Nous avons informé l'OFAC de cette situation. Cela signifie malheureusement que la certification nous a été retirée et que nous ne pouvons pas poursuivre notre activité en tant qu'office de contrôle. Nous avons investi beaucoup de temps, d'argent et d'énergie dans cette activité et regrettons de devoir nous séparer de bons et fidèles clients. Nous restons convaincus qu'il y a bel et bien parfois deux poids deux mesures. Malgré la propagande lors de la dernière AG de SPEDLOG-SWISS, un apport dans le Flash et des informations permanentes, nous n'avons pas réussi à gagner d'autres clients pour ce produit. La tenue de ces listes est liée à un très gros travail

Trotz Werbung an der letzten GV von SPEDLOGSWISS, einem Beitrag im Flash und ständigen Informationen ist es uns nicht gelungen, weitere Kunden für dieses Produkt zu begeistern. Das Pflegen dieser Listen ist mit einem sehr grossen Aufwand verbunden und lohnt sich nicht für einen zu kleinen Kundenkreis. Es kommt dazu, dass wir diese Listen als reine Informationshilfe verstehen und keine Rechtssicherheit anbieten können. Die wurde unlängst von zwei Kunden gefordert. Wir mussten uns deshalb entschliessen, diese Gesetzeslisten nicht weiter zu aktualisieren.

Seit Jahren beklagen wir rückläufige Erträge aus Schulungen. Gerade im Bereich des Gefahrguts ist Schulung nicht fakultativ, sondern obligatorisch. Das ADR 2011 hält in Kapitel 1.3.1. fest, dass Mitarbeitende vor der Übernahme von Pflichten „unterwiesen“ sein müssen. Wir stellen fest, dass Mitgliedfirmen, die in früheren Jahren regelmässig ihre Mitarbeitenden geschult haben, seit mehreren Jahren keine Teilnehmer mehr angemeldet haben. Wir werden diese Firmen separat ansprechen.

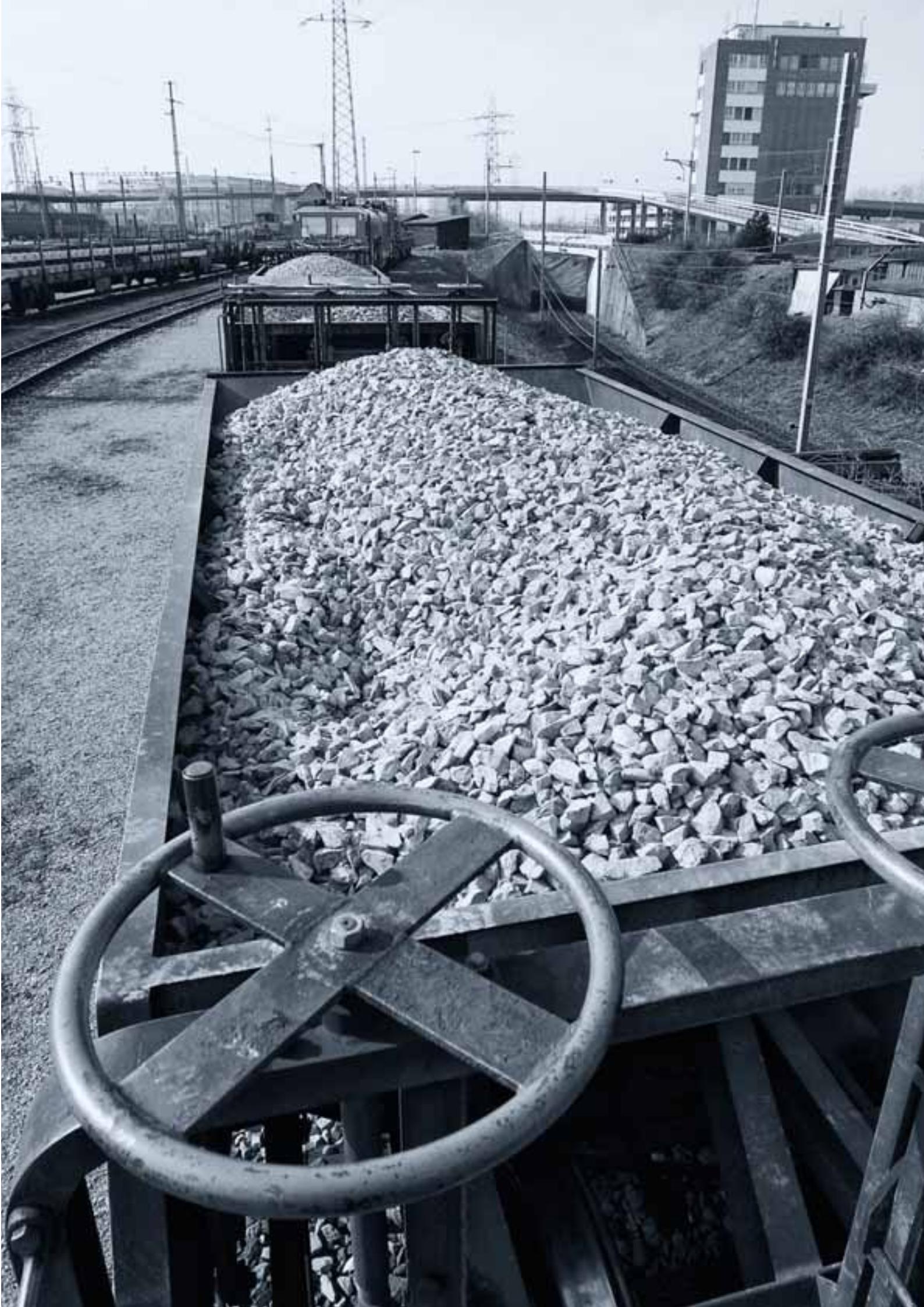
Das Budget 2012 sieht wiederum einen Gewinn in der Höhe von ca. 10 % des Umsatzes vor. Wir haben die Schwierigkeiten von 2009 und teilweise 2010 definitiv überwunden. Das täuscht aber nicht darüber hinweg, dass uns langfristig Nachwuchssorgen plagen. SafeConsult und SPEDLOGSWISS tragen diesem Umstand Rechnung.

et n'est pas rentable pour un cercle de clients trop petit. Il faut ajouter que nous considérons ces listes comme une aide à l'information et que nous ne pouvons pas offrir de sûreté juridique. Elle a été réclamée récemment par deux clients. C'est pourquoi nous avons dû nous résoudre à ne plus actualiser ces listes de lois.

Depuis des années, nous nous plaignons de pertes de recettes provenant de formations. Or, précisément dans le domaine des marchandises dangereuses la formation n'est pas facultative, mais bien obligatoire. L'ADR 2011 précise bien au chapitre 1.3.1. que les collaborateurs doivent être „instruits“ avant la prise en charge d'obligations.

Nous constatons que des entreprises membres qui antérieurement ont formé régulièrement leurs collaborateurs n'ont plus annoncé de participants depuis plusieurs années. Nous allons contacter ces entreprises séparément.

Le budget 2012 prévoit à nouveau un bénéfice d'environ 10 % du chiffre d'affaires. Nous avons maîtrisé définitivement les difficultés de 2009 et en partie de 2010. Cela ne saurait cacher le fait que, à long terme, des soucis de relève nous gênent. SafeConsult et SPEDLOGSWISS tiennent compte de cette situation.





Datacenter/ Webentry

Autor: Robert Altermatt (International Transport Journal ITJ)

In der Zeitschrift ITJ – Ausgabe 35/36 2011 wurde folgender Beitrag über unseren elektronischen Speditionsauftrag „webentry.ch“ publiziert. Dieser entstand aufgrund eines Interviews mit Philipp Muster, Manager Zoll/IT SPEDLOG-SWISS und wurde von Robert Altermatt verfasst.

Webentry löst Papierformular ab

Der schweizerische Spediteur- und Logistikverband SPEDLOGSWISS löst im Zuge der obligatorischen Zollabfertigung im Export (per 1.1.2013) den heutigen Speditionsauftrag in Papierform (4-fach Durchschlagsformular) ab. Mit „Webentry“ bietet der Verband der Schweizer Exportindustrie seit kurzem ein neues elektronisches System zur Abwicklung von Speditionsaufträgen an. Unter dem neuen Internetzugang www.webentry.ch hat der Exporteur/Auftraggeber die Möglichkeit, seinen Speditionsauftrag inklusive aller benötigten Dokumente elektronisch seinen Dienstleister/Spediteur zu versenden. Der Vorteil für den Exporteur/Auftraggeber liegt somit klar auf der Hand:

- Keine Installation notwendig – einfacher Zugang über Internet
- Zentrale Auftragserfassung an alle Spediteure, die SPEDLOGSWISS-Mitglieder sind
- Einfaches Erstellen des Auftrages durch Kopieren von Vorlagen bzw. bereits erfassten Aufträgen und Abspeichern von Adressen

Die neue EDV-Plattform von SPEDLOGSWISS ist neutral und kann von allen Verbandsmitgliedern genutzt werden. Der Dienstleister erhält die Sendungsdaten elektronisch zugestellt und kann diese für die weitere Verarbeitung in sein eigenes System übernehmen. Damit wird die Anzahl der Medienbrüche im Dokumentenverlauf minimiert und die Datenqualität erhöht.

Einfach und benutzerfreundlich

Ausserdem kann der Dienstleister seinerseits Daten an www.webentry.ch zurücksenden. Der Auftraggeber kann in der Übersicht z. B. die Tracking&Tracing-Daten seiner Speditionsaufträge verfolgen. Die Auswertungen dieser Daten können mit einem integrierten Statistik-Modul einfach erstellt werden. Die Eingabemasken stehen den Kunden in Deutsch, Französisch, Italienisch und Englisch zur Verfügung. Auf nur einer Seite können die Auftragsdaten komplett erfasst werden. Ein mühsames Einarbeiten in die Funktionen mittels eines Lernprogramms ist nicht nötig.

Datacenter/ Webentry

Auteur: Robert Altermatt (International Transport Journal ITJ)

Dans le journal ITJ – Edition 35/36 2011 a été publié l'article ci-après sur notre ordre d'expédition électronique „webentry.ch“. Cet article découle d'une interview avec Philipp Muster, Manager douane/TI SPEDLOGSWISS, et a été rédigé par Robert Altermatt.

«Webentry» remplace le formulaire en papier

Dans le contexte du dédouanement obligatoire par électronique à l'exportation, l'Association suisse des transitaire et des entreprises de logistique SPEDLOGSWISS remplace l'actuel ordre d'expédition sous forme papier (formulaire à 4 feuillets) (à compter du 1.1.2013). Avec „Webentry“, l'association met à disposition de l'industrie d'exportation suisse depuis peu un nouveau système électronique efficient pour traiter le déroulement des ordres d'expédition. Sous le nouvel accès internet www.webentry.ch, l'exportateur/donneur d'ordre a la possibilité d'expédier son ordre d'expédition y compris tous les documents nécessaires électroniquement à son prestataire de service/transitaire. L'avantage pour l'exportateur/donneur d'ordre est ainsi évident:

- Pas d'installation nécessaire – accès simple via internet
- Saisie centrale électronique des ordres pour tous les transitaire membres de SPEDLOGSWISS
- Elaboration simple de l'ordre par copie de documents ou encore d'ordres déjà enregistrés et enregistrement d'adresses.

Cette nouvelle plateforme TEI de SPEDLOGSWISS est donc neutre et peut être utilisée par tous les membres de l'association. Le prestataire de service reçoit les données de l'envoi par voie électronique et peut les enregistrer dans son système pour traitement ultérieur. Ainsi est réduit le nombre des interruptions de transmission dans la circulation des documents et la qualité des données augmente.

Simple et convivial pour l'utilisateur

Le prestataire de service peut aussi retourner les données à www.webentry.ch. Le donneur d'ordre peut donc suivre par ex. dans l'aperçu le parcours (Tracking&Tracing) des données de ses ordres d'expédition. Les mises en valeur de ces données peuvent être élaborées simplement grâce à un module statistique intégré. Les masques sont disponibles en allemand, français, italien et anglais. Les données d'ordre peuvent être saisies complètement sur une seule page. Un apprentissage pénible des fonctions au moyen d'un programme d'étude n'est pas nécessaire.

Der Exporteur hat allerdings nicht die Möglichkeit, Zolldokumente über „Webentry“ zu generieren, da eine solche Dienstleistung bereits vom entsprechenden Spediteur/Zollagenten angeboten wird. Durch die elektronische Beauftragung an die Spediteure/Zollagenten werden Referenz- und Rechnungsnummern des Exporteurs übermittelt. Diese fließen somit ohne manuelle Erfassungen in die entsprechenden Zolldokumente des Dienstleisters. Eine Sicherung der vom Staat geforderten „Prüfspur“ für die Mehrwertsteuer-Abrechnung ist gewährleistet und nachvollziehbar.

Günstige Dienstleistung

Auf „Webentry“ kann der Auftraggeber nach dem erfolgten Export seiner Sendung dank der Rückmeldung des neuen Zugangscodes (AccessCode) durch den Spediteur/Zollagenten seine elektronische Veranlagungsverfügung (eVV) einfach und unmittelbar von der Webseite der Zollverwaltung herunterladen und mehrwertsteuerkonform archivieren. Damit schliesst sich der Kreis. Der Kunde sendet seine Auftragsdaten, der Dienstleister wickelt den Transport und die Zollanmeldung ab und sendet an den Kunden die gewünschten Daten in Form von Rückmeldungen zurück. Mit einer jährlichen Nutzungsgebühr von 60 CHF kann der Auftraggeber seine Speditionsaufträge abwickeln. Es fallen keine weiteren Kosten an. Die anschliessenden Transaktionskosten werden dem empfangenden Dienstleister (Spediteur, Zollagent) in Rechnung gestellt.

Il est vrai que l'exportateur n'a pas la possibilité de générer des documents de dédouanement sur «Webentry» vu qu'une telle prestation de service est offerte par le transitaire/agent en douane impliqué. Par la délégation électronique aux transitaires/agents en douane sont transmis électroniquement des numéros appropriés de référence et de factures du client/affréteur. Ces données sont intégrées sans saisie manuelle dans les documents douaniers du prestataire de services. Une sécurité de la «trace de contrôle» pour le décompte de taxe sur la valeur ajoutée est ainsi garantie et compréhensible..

Prestation de services avantageuses

Sur webentry.ch, le donneur d'ordre peut, une fois effectuée l'exportation réussie de son envoi, grâce au rétromessage du nouveau code d'accès (Access code) donné par le transitaire/agent en douane, télécharger simplement et immédiatement sa déclaration de taxation électronique (DTe) à partir de la page web de l'administration des douanes et l'archiver en conformité avec la taxe sur la valeur ajoutée. C'est ainsi que la boucle est bouclée. Le client envoie ses données d'ordre, le prestataire de services effectue le transport et la déclaration en douane et expédie aux clients les données souhaitées sous forme de rétromessages. Là aussi la boucle est bouclée. Contre une redevance annuelle de 60 CHF, le donneur d'ordre peut exécuter ses ordres d'expédition. Il n'y a pas d'autres coûts. Les coûts de transaction ultérieurs sont facturés au prestataire de service destinataire (transitaire, agent en douane).



Befreundete Verbände | Associations amies

GeFaSuisse

Bericht: Rudolf Scheidegger, Präsident

Die Beförderung gefährlicher Güter auf den verschiedensten Verkehrsträgern unterliegt strengen gesetzlichen Vorschriften. Dazu gehört auch die Pflicht von Unternehmen, Gefahrgutbeauftragte auszubilden zu lassen. Zu diesem Zweck wurde im Juni 1998 der Verein GeFaSuisse gegründet. Trägerorganisationen der GeFaSuisse sind:

- Verteidigung/Logistikbasis der Armee/SVSA
- Schweizerische Bundesbahnen SBB Infrastruktur
- Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG
- Scienceindustries Switzerland
- Schweizerisches Institut zur Förderung der Sicherheit SI
- Schweizerischer Verein für technische Inspektionen SVTI
- Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen SPEDLOGSWISS

Neben dem eigentlichen Kerngeschäft von GeFaSuisse, der Durchführung von Basisseminaren und Refresherkursen mit entsprechenden Schlussprüfungen, galt das Interesse im Berichtsjahr der Planung und Durchführung des Gefahrguttags Schweiz 2011. Der gemeinsam mit der Swiss TS Technical Services AG organisierte Anlass fand wie im Vorjahr in den Räumlichkeiten der SWISS am Euroairport in Basel statt. In seiner Begrüssungsansprache würdigte der Präsident von GeFaSuisse, Ruedi Scheidegger, die Tatsache, dass GeFaSuisse und Swiss TS als kompetente Partner den Gefahrguttag Schweiz gemeinsam organisierten. Ein besonderes Dankeschön richtete er an den Tagungsleiter Ralph Mengwasser und dessen Team für die Vorbereitung des Anlasses.

Rudolf Scheidegger nutzte die Begrüssungsworte auch, um den Teilnehmenden die GeFaSuisse näher vorzustellen. So führte er unter anderem aus:

Es war damals ein kluger Entscheid der 7 Trägerorganisationen, sich im Bereich Gefahrgutbeauftragte zusammenzuschliessen.

Denn GeFaSuisse hat sich in der deutsch- und französischsprachigen Schweiz als kompetenter und führender Anbieter von Schulung und Prüfung von Gefahrgutbeauftragten etabliert.

Was sind denn die Gründe für das Erfolgsmodell GeFaSuisse?

Es lassen sich mehrere Punkte nennen:

1. Der hohe Qualitätsanspruch an Schulung und Prüfung
2. Die konsequente Umsetzung der gesetzlichen Vorschriften
3. Die kundenfreundliche Kommunikation über einen professionellen Internetauftritt
4. Die Praxisnähe in der Schulung der Gefahrgutbeauftragten

GeFaSuisse

Rapport: Rudolf Scheidegger, Président

Le transport de marchandises dangereuses par les divers modes de transport est soumis à des prescriptions légales sévères. En fait aussi partie l'obligation des entreprises de former des préposés aux marchandises dangereuses. A cet effet a été fondée en juin 1998 la société GeFaSuisse.

Les organisations responsables de GeFaSuisse sont:

- Verteidigung/Logistikbases der Armee/SVSA
- Schweizerische Bundesbahnen SBB Infrastruktur
- Schweizerischer Nutzfahrzeugverband ASTAG
- Scienceindustries Switzerland
- Schweizerisches Institut zur Förderung der Sicherheit SI
- Schweizerischer Verein für technische Inspektionen SVTI
- L'association suisse des transitoires et des entreprises de logistique SPEDLOGSWISS

En plus de l'affaire fondamentale de GeFaSuisse, l'organisation de séminaires de base et de cours de rafraîchissement avec les examens finaux appropriés, l'intérêt a été porté dans l'année sous rapport à la planification et l'exécution de la Journée 2011 des marchandises dangereuses en Suisse. La manifestation organisée en commun avec Swiss TS Technical Services AG a eu lieu, comme l'année précédente, dans les locaux de SWISS à l'Euroairport à Bâle. Dans son discours de salutation, le Président de GeFaSuisse, Ruedi Scheidegger, a souligné le fait que GeFaSuisse et Swiss TS, en tant que partenaires compétents, ont organisé ensemble la Journée des marchandises dangereuses. Il a adressé un remerciement particulier au président du jour de cette manifestation, Ralph Mengwasser, et à son équipe pour la préparation de cette manifestation.

Rudolf Scheidegger a profité de ses mots de salutation aussi pour présenter plus en détail GeFaSuisse aux participants.

C'est ainsi qu'il a relevé notamment:

Ce fut à l'époque, une sage décision des 7 organisations responsables de s'associer dans le domaine des préposés aux marchandises dangereuses.

GeFaSuisse s'est en effet établie en Suisse alémanique et en Suisse romande en tant qu'offrant compétent et dirigeant de formation et d'examen des préposés aux marchandises dangereuses.

Quelles sont donc les raisons du modèle à succès de GeFaSuisse? Plusieurs points peuvent être mentionnés:

1. Le degré élevé de qualité de la formation et des examens
2. La transposition résolue des prescriptions légales
3. La communication favorable aux clients via un accès professionnel à internet
4. La proximité de la pratique dans la formation des préposés aux marchandises dangereuses.

Heben wir den letztgenannten Punkt Praxisnähe näher hervor: In der GeFaSuisse sind wichtige Institutionen aus bedeutenden Branchen unserer Wirtschaft vertreten wie Export, Logistik, Sicherheit, Transport, internationale Spedition. All unsere Referenten und Experten, die in den Unternehmen dieser Branchen arbeiten, sind täglich mit Gefahrgut konfrontiert. Sie kennen die Materie anhand konkreter Probleme und Lösungen. Und sie bringen dieses Know-how in die Schulungen ein, anhand von eigenen Erfahrungen, anhand von praktischen Fallbeispielen. Und damit gelingt es ihnen, den Kursteilnehmern den Transfer vom theoretischen Wissen zur praktischen Anwendung zu vermitteln.

Der Gefahrguttag 2011 bot wiederum ein interessantes und abwechslungsreiches Programm: So konnten sich die Teilnehmenden an Plenumsveranstaltungen und zahlreichen Fachmodulen über die neusten Entwicklungen im Gefahrgutbereich informieren und ihr Wissen zu Vorschriften und Regelwerken auf den neusten Stand bringen. Der Anlass stiess denn bei den zahlreich erschienenen Gefahrgutbeauftragten auch in diesem Jahr auf durchwegs positives Echo.

An der Generalversammlung der GeFaSuisse 2011 wurde Rudolf Scheidegger als Präsident bestätigt. Den bisherigen Vorstandsmitgliedern Adrien Bisel, Annelis Greney, Peter Hari, Oliver Kuster, Roland Meister, Erwin Sigrist und Markus Speich wurde für ein weiteres Jahr das Vertrauen ausgesprochen.

Groupement Fer/ Groupement Fret AG

Bericht: Peter Bösch

Der Vorstand des Groupement Fer (GF) setzte sich im Berichtsjahr 2011 wie folgt zusammen:

Peter Bösch, Präsident, DHL Logistics (Schweiz) AG, Luigi Häfliiger, Vizepräsident, Fiege Logistik (Schweiz) AG, Jörg Kunz, Vizepräsident, HOCO Hofstetter & Co. AG, Daniel Girod, Mitglied Schneider & Cie AG, Claudio Licci, Mitglied Lamprecht Transport AG, Dieter Schmid, Mitglied ex Agility Logistics AG, Urs D. Müller (ab 1.5.2011), Geschäftsführer GF/GF AG.

ICF-Liquidation führt zu langfristigen Auswirkungen im Markt

Das Berichtsjahr 2011 war massgeblich von den Folgen aus der Liquidation der ICF gekennzeichnet. Nach der Liquidationsankündigung des GF-Vertragspartners ICF Intercontainer-Interfrigo SA am 26. November 2010 hat sich der GF-Vorstand in einer ersten prioritären Phase darauf konzentriert, den

Analysons le dernier point mentionné soit la proximité de la pratique: Dans la société GeFaSuisse sont représentées des institutions importantes de branches établies de notre économie telles que exportation, logistique, sécurité, transport, expédition internationale. Tous nos conférenciers et experts travaillant dans les entreprises de ces branches sont confrontés quotidiennement aux marchandises dangereuses. Ils connaissent la matière sur la base de problèmes et solutions concrets. Et ils intègrent ce savoir dans les formations, sur la base de leurs propres expériences, à l'aide d'exemples de cas pratiques. Et c'est ainsi qu'ils parviennent à transmettre avec succès aux participants aux cours les connaissances théoriques pour une application pratique.

La Journée 2011 des marchandises dangereuses a offert une nouvelle fois un programme intéressant et varié: les participants ont ainsi pu s'informer lors de séances en plenum et de nombreux modules spécialisés des évolutions les plus récentes dans le domaine des marchandises dangereuses et ainsi mettre à jour leur savoir en matière de prescriptions et réglementations. La manifestation a rencontré, aussi cette année, un écho essentiellement positif chez les nombreux préposés aux marchandises dangereuses présents.

Lors de l'assemblée générale de GeFaSuisse 2011, Rudolf Scheidegger a été confirmé en tant que président. La confiance a été renouvelée pour une nouvelle année aux membres actuels du comité Adrien Bisel, Annelis Greney, Peter Hari, Oliver Kuster, Roland Meister, Erwin Sigrist et Markus Speich.

Groupement Fer/ Groupement Fret AG

Rapport: Peter Bösch

Le comité du Groupement Fer (GF) se composait dans l'année sous rapport 2011 comme il suit:

Peter Bösch, Président, DHL Logistics (Schweiz) AG, Luigi Häfliiger, Vice-président, Fiege Logistik (Schweiz) AG, Jörg Kunz, Vice-président HOCO Hofstetter & Co. AG. Daniel Girod, membre, Schneider & Cie AG, Claudio Licci, membre, Lamprecht Transport AG, Dieter Schmid, membre, ex Agility Logistics AG, Urs D. Müller (à partir du 1.5.2011), Directeur de GF/GF AG

L'année sous rapport 2011 a été marquée de façon principale par les suites de la liquidation de l'ICF.

La liquidation d'ICF conduit à des répercussions de longue durée sur le marché. Après l'annonce de la liquidation du partenaire du GF, ICF Intercontainer-Interfrigo SA, le 26 novembre

Fortbestand der Containerverkehre zwischen Rotterdam sowie den deutschen Seehäfen und der Schweiz abzusichern. Innerhalb von drei Monaten musste mit Hupac (Rotterdam) und TFG Transfracht (deutsche Seehäfen) ein neues Angebot eingerichtet und die Dienstleistungen neu gestaltet werden.

Dabei eröffneten sich in diesem speziellen Jahr 2011 wiederum neue, unerwartete Aktivitätsfelder:

- TFG kündigte den ausserfristlichen Rückzug aus dem Operating des SwissSplit per 1. Oktober 2011 an. Dieser konnte nach Gesprächen zwischen dem GF-Vorstand und der TFG-Geschäftsleitung verhindert werden.
- SBB Cargo inszenierte im Rahmen ihres Sanierungsauftrages neue Kostenfaktoren wie den High Cube- und RID-Zuschlag sowie eine neue Preissystematik und kündigte ein neues Operating für den SwissSplit per 1. Januar 2012 an.
- Schliesslich führte die Kumulation von Verkehrsverlagerungen zwischen den Seehäfen, Umwelteinflüssen und Kapazitätsmangel im Rotterdam-Verkehr ab Herbst zu einem Overflow, der die GF-Mitglieder und den GF-Vorstand bis ins Frühjahr 2012 beschäftigte.

Folgen aus der Liquidation ICF für Swissterminal

Mit der Liquidation der ICF entfiel für Swissterminal die ICF-Agenturtätigkeit, da Hupac und TFG diese operativen Tätigkeiten mit eigenem Personal realisieren. Swissterminal hat in der Folge ihre Dienstleistungen, Abläufe und Verrechnungskonditionen neu strukturiert.

Neuer GF-Vertragspartner TFG Transfracht

TFG Transfracht ist seit dem 17. Januar 2011 neuer GF-Operateur für die Verkehre mit den deutschen Seehäfen. TFG hatte in der ersten Phase (Produktaufbau) und zweiten Phase (Produkteinführung) mit verschiedenen Problemen zu kämpfen, die sich negativ auf das TFG-Image bei den GF-Mitgliedern auswirkten. Für den qualitativen Ausbau der Schweizer Niederlassung hat das Unternehmen in der kurzen Frist kein im Operating von Intermodalverkehren erfahrenes Personal gefunden. Der GF-Vorstand hat an zahlreichen Meetings mit den TFG-Leistungsträgern diese Themen angesprochen und nach konstruktiven Lösungen gesucht.

Hupac übernimmt Rotterdam-Verkehr

Hupac, neuer Partner für die GF-Verkehre mit Rotterdam, kann auf eine lange Erfahrung im Schweizer Markt blicken. Dennoch war die Einführung der neuen Verkehre mit Rotterdam mit operativen Problemen verbunden. Der GF-Vorstand hat auch hier im Rahmen von laufenden, teilweise täglichen Gesprächen die Situation analysiert und auf Veränderungen gedrängt.

SBB Cargo saniert und plant neuen SwissSplit

Zum 1. Januar 2011 wurde SBB Cargo in die Bereiche national und international aufgeteilt. Das GF wird von SBB Cargo

2010, le comité du GF s'est concentré dans une première phase prioritaire sur le maintien des trafics de conteneurs entre Rotterdam et les ports de mer allemands et la Suisse. Dans un délai de 3 mois, il a fallu élaborer une nouvelle offre et restructurer les prestations de services avec Hupac (Rotterdam) et TFG Transfracht (les ports de mer allemands).

Dans cette année spéciale 2011 se sont alors ouverts de nouveaux champs d'activités inattendus:

- TFG a annoncé le retrait hors délais de l'Operating de SwissSplit pour le 1^{er} octobre 2011. Il a pu être empêché après des entretiens entre le comité du GF et la direction de TFG.
- Dans le cadre de sa mission d'assainissement, CFF Cargo a fait valoir de nouveaux facteurs de coûts tels que les suppléments pour High Cube et RID ainsi qu'une nouvelle systématique de prix et a annoncé un nouveau mode opératoire pour le SwissSplit à compter du 1^{er} janvier 2012.
- Et finalement, le cumul des transferts de trafics entre les ports de mer, les influences sur l'environnement et des manques de capacités dans le trafic avec Rotterdam a conduit dès l'automne à un overflow (débordement) qui a occupé les membres du GF et son comité jusqu'au printemps 2012.

Conséquences de la liquidation d'ICF pour Swissterminal

Du fait de la liquidation d'ICF, Swissterminal a perdu l'activité d'agence pour ICF, Hupac et TFG prenant en charge ces activités opératives au moyen de leur propre personnel. Par la suite, Swissterminal a restructuré ses prestations de services, les déroulements et les conditions d'imputation.

Nouveau partenaire contractuel du GF – TFG Transfracht

TFG Transfracht est depuis le 17 janvier 2011 le nouvel opérateur GF pour les trafics avec les ports de mer allemands. TFG devait dans une première phase (structure du produit) et dans une deuxième phase (introduction du produit) lutter contre divers problèmes qui se sont répercutés négativement sur l'image de TFG chez les membres du GF. Pour la structure qualitative de la filiale suisse, l'entreprise n'a pas trouvé à si court terme de personnel expérimenté dans les opérations des trafics intermodes. Le comité du GF a relevé ces thèmes lors de plusieurs séances avec les organes de prestation de TFG et cherché des solutions constructives.

Hupac prend en charge le trafic de Rotterdam

Hupac, nouveau partenaire pour les trafics GF avec Rotterdam, peut se référer à une longue expérience dans le marché suisse. Et pourtant, l'introduction des nouveaux trafics avec Rotterdam était liée à des problèmes d'opérations. Le comité du GF, ici aussi, a analysé la situation dans le cadre de discussions en cours, parfois des jours durant, et a poussé à des changements.

national betreut. SBB Cargo erhielt gleichzeitig den Auftrag, das Unternehmen nachhaltig zu sanieren und hat das Jahr 2011 zum „Sanierungsjahr“ erklärt. Der SwissSplit wurde bis Ende 2011 von den GF-Operateuren Hupac und TFG operativ gesteuert und als Kunde von SBB Cargo betrieben. SBB Cargo hat im Rahmen der Sanierungsstrategie bereits im April die Anwendungsregeln für die Operateure verändert, was sich laut Aussagen der Operateure in einem massiven Kostenschub abbildete. TFG hat in der Folge dem GF-Vorstand im Spätsommer mitgeteilt, sie werde das Angebot SwissSplit per 1. Oktober 2011 einstellen. Nach verschiedenen Gesprächen konnte mit TFG vereinbart werden, das Angebot bis 31. Dezember 2011 weiterzuführen.

SBB Cargo entwickelte parallel dazu seit Sommer 2011 einen „neuen“ SwissSplit mit Übernahme der Disposition für den Last- und Leerlauf. Die Kunden des SwissSplit hätten nach dieser, dem GF erstmals im Herbst in einer losen Auslegeordnung präsentierten Projekt je eine gesonderte Buchung für den Longhaul und den SwissSplit durchführen müssen. Zudem hätte dabei der SwissSplit nur als Rundlauf „beladen und leer“ gebucht werden können.

Seit Herbst stand der GF-Vorstand in kontinuierlichem Kontakt mit SBB Cargo und nahm an zahlreichen, teils wöchentlichen Meetings teil, um die Interessen der GF-Mitglieder sowie deren operative Erfahrungen einzubringen mit dem Ziel der Kontinuität im SwissSplit für die GF-Spediteure.

Weiter konnte der GF-Vorstand erreichen, dass das Groupe ment Fer weiterhin primärer Ansprechpartner von SBB Cargo im SwissSplit ist. Bei den Einkaufs-Preisverhandlungen haben sich zwei Kernprobleme manifestiert:

- Bei der Preisbildung wird – nicht nur von SBB Cargo – verstärkt ein Commitment seitens des GF eingefordert. Dieses kann das GF aufgrund der aktuellen Strukturen nicht eingehen.
- SBB Cargo agiert nach rein betriebswirtschaftlichen Grundsätzen, auch auf das Risiko hin, dass Verkehre auf die Strasse rückverlagert werden.

Rolle des GF und der Mitglieder

Vor dem Hintergrund dieser umfassenden, seit der Liquidation von ICF im Schweizer Markt eingetretenen Veränderungen wurde und wird immer wieder die Frage nach Sinn und Zweck des GF gestellt. Teilweise wurden dem GF-Vorstand Verzögerungen in den Projekten und ungenügende Verhandlungskompetenzen angelastet. Der GF-Vorstand stellt sich dieser Grundsatzdiskussion. Gerne möchten wir in diesem Zusammenhang einige Elemente des Mitgliedernutzens des GF in Erinnerung rufen:

- Der GF-Vorstand konnte bisher ohne jegliches Commitment, sondern lediglich mit Erwartungszahlen, marktfähige Einkaufspreise und Konditionen für die GF-Mitglieder vereinbaren. Die Aufgabe des GF ist nicht primär die Aushandlung von Kickbacks wie der Import- und

CFF Cargo assainit et planifie un nouveau SwissSplit

Pour le 1^{er} janvier 2011, CFF Cargo a été subdivisé en deux domaines national et international. Le GF est géré par CFF Cargo national. CFF Cargo a reçu simultanément la mission d'assainir de manière sûre l'entreprise et déclare l'année 2011 „année d'assainissement“.

Le SwissSplit a été dirigé opérativement jusqu'à la fin de 2011 par les opérateurs GF Hupac et TFG et géré en tant que client de CFF Cargo. Dans le cadre de la stratégie d'assainissement, CFF Cargo a modifié déjà en avril les règles d'application pour les opérateurs, ce qui s'est reflété, selon les dires des opérateurs, par un relèvement massif des coûts.

Par la suite, TFG a communiqué à la fin de l'été au comité du GF qu'elle allait suspendre l'offre SwissSplit à compter du 1^{er} octobre 2011. Après plusieurs entretiens, il a pu être convenu avec TFG de maintenir l'offre jusqu'au 31 décembre 2011.

En parallèle, CFF Cargo a développé à cet effet depuis l'été 2011 un „nouveau“ SwissSplit avec prise en charge de la disposition pour le chargement et le déchargement. D'après ce nouveau système, les clients du SwissSplit auraient dû opérer une mise en compte séparée pour le Longhaul et le SwissSplit pour la présenter au GF la première fois en automne dans un inventaire séparé du projet. En outre le SwissSplit n'aurait pu être mis en compte qu'en tant qu'opération en boucle „chargement et déchargement“. Depuis l'automne, le comité du GF était en contact permanent avec CFF Cargo et a participé à de nombreuses rencontres, parfois hebdomadaires, pour faire valoir les intérêts des membres du GF et intégrer leurs expériences des opérations dans le but d'assurer la continuité de SwissSplit pour les transitoires du GF. De plus, le comité du GF a pu obtenir que le Groupe ment Fer soit encore le premier interlocuteur de CFF Cargo dans le SwissSplit. Deux problèmes-clés se sont révélés dans les négociations de prix d'achat:

- Dans la formation des prix est exigé de plus en plus – pas seulement de CFF Cargo – un dépôt de la part du GF. Or, le GF ne peut pas y donner suite compte tenu des structures actuelles.

CFF Cargo n'agit que selon des principes purement économiques, avec le risque que des trafics soient reportés sur la route.

Rôle du GF et des membres

Sur l'arrière-plan de ces changements importants survenus dans le marché suisse depuis la liquidation d'ICF a été posée et l'est toujours la question du sens du GF. Il est en partie reproché au comité du GF des retards et des compétences insuffisantes de négociation dans les projets. Le comité du GF se pose les mêmes questions de principe. Dans ce contexte, nous souhaitons rappeler quelques éléments de l'utilité pour les membres du GF:

- Le comité du GF a toujours pu jusqu'ici convenir sans dépôt aucun, mais uniquement avec des chiffres estimés des prix d'achat et conditions appropriées pour les

Exportprämie, sondern dank der Mengenkumulation die Aushandlung von wettbewerbsfähigen Nettofrachten für die im GF zusammengeschlossenen Schweizer Spediteure.

- Der GF-Vorstand vertritt die Interessen seiner Mitglieder gegenüber den Operateuren und Bahnen und regelt operative Probleme für sie.
- Der GF-Vorstand nimmt Einfluss auf die und/oder initiiert die Produktgestaltung, analysiert neue Situationen wie „Overflow Rotterdam“ oder „Niederglatt“ und entwickelt Alternativen.

Der GF-Vorstand ist davon überzeugt, dass ohne das Groupe Fer heute nicht das breite, regelmässige Angebot an intermodalen Ganzzugverkehren zwischen der Schweiz und den Nordhäfen am Markt verfügbar wäre. Der Markt hat sich mit und seit der Liquidation der ICF verändert. Neue Anbieter führen zu Innovationen und einem breiteren Angebot an den Schweizer Speditionsmarkt. Das GF akzeptierte diese Vorgänge, die in einem freien Wettbewerb absolut üblich sind.

Positionierung im Markt und Geschäftserfolg der Groupement Fret AG

Mit der intensiven Einbindung der GF AG in die Verhandlungen rund um die Neugestaltung des Schweizer Anschlussgleisverkehrs SwissSplit hat die Groupement Fret AG ihre Positionierung als wichtiger und kompetenter Ansprechpartner bei Fragen des Schweizerischen Schienenverkehrs, insbesondere im kombinierten Verkehr, manifestiert. Die Akzeptanz und das Fachwissen wurden auch von weiteren Institutionen abgerufen: So hat der Verband Öffentlicher Verkehr Schweiz VÖV die GF AG zu einem Hearing über die Zukunft des Schweizer Schienengüterverkehrs eingeladen und das Bundesamt für Verkehr BAV zu einem Workshop „Zukunft des KV in der Schweiz“. Das GF ist damit auch als fachlich ausgewiesener Gesprächspartner im Bereich der Förderung des Schienenverkehrs in einem Umfeld tätig, das vom Willen der Schweizer Verkehrspolitik geprägt ist, den Verkehrsträger Schiene zu fördern.

Ausblick auf 2012

Das Jahr 2012 wird Antworten auf die neue Situation und offene Fragen bringen: Wie wirkt sich der SwissSplit auf den Logistikmarkt und das Zusammenspiel zwischen Spediteur, Verlader und Reederei aus? Wie werden sich die Weltwirtschaft und die Schweizer Exportwirtschaft entwickeln? Welchen Einfluss hat dies auf die Paarigkeit der Intermodalverkehre und auf die Angebote der GF-Vertragspartner? Werden Schweizer Vor- und Nachlaufverkehre verstärkt auf die Strasse rückverlagert – mit welchen Konsequenzen für die Longhaul-Terminals in der Schweiz? Der Koordinations-, Analyse- und Verhandlungsbedarf des GF und seines Vorstandes wird weiter zunehmen. Für die Bewältigung der Aufgaben sucht der Vorstand nach zusätzlichen Mitgliedern, die einen substantiellen Beitrag einbringen können.

membres du GF. La tâche du GF n'est pas en priorité la négociation de retours tels que les primes à l'importation et à l'exportation mais, grâce au cumul des quantités, la négociation de frais nets concurrentiels pour les transitaire suisses rattachés au GF.

- Le comité du GF représente les intérêts de ses membres face aux opérateurs et compagnies ferroviaires et règle pour eux des problèmes d'opérations.
- Le comité du GF exerce son influence sur la structure du produit et/ou l'initie, analyse les nouvelles situations telles que „Overflow Rotterdam“ ou „Niederglatt“ et développe des alternatives.

Le comité du GF est convaincu que, sans le Groupe Fer, ne serait plus disponible actuellement sur le marché cette offre large et régulière en trafic intermodes de trains complets entre la Suisse et les ports du Nord. Avec et depuis la liquidation de l'ICF, le marché s'est modifié. De nouveaux offrants conduisent à des innovations et à une offre plus large sur le marché suisse de l'expédition. Le GF a accepté ces processus qui sont absolument usuels dans une concurrence libre.

Positionnement sur le marché et succès d'affaire du Groupement Fret AG

Avec l'intégration intensive du GF AG dans les négociations touchant la restructuration du trafic de raccordement suisse par le rail SwissSplit, le Groupement Fret AG a manifesté son positionnement en tant qu'interlocuteur plus important et plus compétent dans les questions du trafic suisse par le rail, en particulier dans le trafic combiné. L'acceptance et le savoir spécialisé ont aussi été appelés par d'autres institutions. C'est ainsi que l'Union des transports publics UTP a invité GF AG à une audition sur l'avenir du trafic suisse des marchandises par le rail et l'Office fédéral des transports OFT pour un atelier „Avenir du trafic combiné en Suisse“. Le GF est ainsi aussi actif en tant qu'interlocuteur spécialiste reconnu dans le domaine de la promotion du trafic par le rail dans un environnement marqué de la volonté de la politique suisse des transports de promouvoir le mode de transport rail.

Perspective pour 2012

L'année 2012 va apporter des réponses à la nouvelle situation mais aussi des questions: comment se répercute le SwissSplit sur le marché logistique et la concordance entre transitaire, affréteur et compagnie de navigation? Comment vont se développer l'économie mondiale et l'économie suisse d'exportation? Quelle influence cela a-t-il sur l'association des trafics intermodes et sur les offres des partenaires du GF? Les trafics suisses initiaux et terminaux passeront-ils davantage par la route – avec quelles conséquences pour le terminal Longhaul en Suisse? Le besoin en coordination, analyse et négociations du GF et de son comité va augmenter. Pour maîtriser ces tâches, le comité cherche des membres supplémentaires pouvant apporter une substantielle contribution.

Finanzen

Bericht: Thomas Schwarzenbach

Eine gute Ertragssituation und im geplanten Rahmen gehaltene Kosten gab SPEDLOGSWISS im Berichtsjahr den finanziellen Spielraum, um den Mitgliedsfirmen die verlangte Dienstleistungspalette anzubieten und essentielle Verbandsprojekte weiterentwickeln zu können.

Eine Steigerung der Mitgliederbasis ergab leicht höhere Erträge bei den Mitgliederbeiträgen. Auf der andern Seite sind die Erträge aus dem Verkauf von Dokumenten leicht rückläufig. Die künftigen Erträge aus Datacenter werden kurz- und mittelfristig diesen Trend kompensieren müssen.

Die Verbuchung bedeutender Erträge bei den Projekten (Unterstützung durch Bund und Kantone sowie Rückzahlung der Blended-Learning-Kosten durch SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz in einer Tranche) und eine Intensivierung der Ausrichtung erfolgreicher Kurse und Schulungen ermöglichen es, unsere Vorhaben aus der laufenden Rechnung zu finanzieren und die Rückstellungen für künftige Projekte zu erhöhen.

SPEDLOGSWISS kam schliesslich zugute, dass wir aufgrund strikter Kostenkontrolle auf der Geschäftsstelle erneut besser als geplant abschliessen konnten und damit die Umlagen geringer ausfielen als angenommen. SPEDLOGSWISS schliesst das Verbandsjahr 2011 mit einem Gewinn von CHF 8 000 besser als budgetiert ab.

Finances

Rapport: Thomas Schwarzenbach

Une bonne situation en matière de recettes et des coûts maintenus dans le cadre planifié ont donné à SPEDLOGSWISS dans l'année sous rapport la marge de manœuvre financière pour offrir aux entreprises membres la palette exigée de prestations de services et pour pouvoir poursuivre le développement de projets essentiels pour l'association.

Un accroissement de la base de membres a donné des recettes légèrement supérieures en cotisations. A l'inverse, les recettes provenant de la vente de documents sont en léger recul. Les futures recettes provenant de Datacenter devront à court et moyen terme compenser cette tendance.

La mise en compte de recettes significatives dans les projets (soutien par la Confédération et les cantons ainsi que rétrocession des coûts du Blended Learning en une tranche par SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz) et une intensification du guidage des cours et formations rendraient possible de financer nos projets sur les comptes en cours et d'augmenter nos réserves en vue de projets futurs.

SPEDLOGSWISS a finalement bénéficié du fait que nous avons pu boucler à nouveau mieux que prévu grâce à un contrôle plus strict au secrétariat et qu'ainsi les dépenses ont été moindres. SPEDLOGSWISS boucle l'année 2011 de l'association avec un bénéfice de 8 000 francs supérieur à ce qui avait été budgété.



Bilanzen SPEDLOGSWISS per 31. Dezember 2011 und 2010

	31.12.2011	31.12.2010
	TCHF	TCHF
AKTIVEN		
Kasse	1	2
Postcheck	83	110
Banken	820	649
Flüssige Mittel	904	761
Debitoren	171	223
Verrechnungssteuer	2	1
Forderungen gegenüber Verbänden	321	261
Kontokorrente Personalvorsorge	150	214
Warenlager	52	52
Aktive Rechnungsabgrenzung	48	11
Umlaufvermögen	1'648	1'523
Mobilien	10	23
IT	15	26
Beteiligungen	30	30
Anlagevermögen	55	79
TOTAL AKTIVEN	1'703	1'602
PASSIVEN		
Kreditoren	151	193
Verbindlichkeiten gegenüber Verbänden	164	64
Passive Rechnungsabgrenzung	435	566
Rückstellungen	492	326
Fremdkapital	1'242	1'149
Verbandskapital	148	148
Freie Reserven / Vortrag vom Vorjahr	305	298
Ergebnis	8	7
Eigenkapital/Vermögen	461	453
TOTAL PASSIVEN	1'703	1'602

SPEDLOGSWISS Erfolgsrechnungen 2011 und 2010 und Budget 2012

Zusammenfassung inklusive Umlage Geschäftsstelle 84.5%

	2010	2011	Budget 2012
	TCHF	TCHF	TCHF
Mitgliederbeiträge	1'278	1'332	1'300
Warenertrag	384	365	380
Schulbetrieb/Kurse	797	801	650
Übrige Erträge	324	472	227
TOTAL ERTRAG	2'783	2'970	2'557
Warenaufwand	179	226	120
Schulbetrieb/Kurse	484	510	383
Personalaufwand	1'244	1'189	1'196
Raumaufwand	121	123	116
Abschreibungen	23	30	30
Werbung/PR	106	115	108
Reisespesen, Sitzungen	69	69	57
Beiträge an Organisationen	55	54	55
Honorare	119	125	140
MWST, Versicherungen, IT, Büromaterial, Projekte	379	522	349
TOTAL AUFWAND	2'779	2'963	2'554
Betriebsergebnis	4	7	3
Finanzertrag	4	2	3
Finanzaufwand	0	0	0
Finanzerfolg	4	2	3
A.O. Ertrag	0	0	0
A.O. Aufwand	0	0	0
A.O. Erfolg	0	0	0
Ergebnis vor Steuern	8	9	6
Steuern	-1	-1	-1
Ergebnis nach Steuern	7	8	5

Bericht der Kontrollstelle an die Generalversammlungen

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

Als Kontrollstelle haben wir die Buchführung und die Jahresrechnung (Bilanz und Erfolgsrechnung) Ihres Verbandes für das am 31. Dezember 2011 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

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

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

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

Wir empfehlen Ihnen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Die Revisoren



Patrick Grünig
Lamprecht Transport AG



Daniel Gallati
Müller-Gysin AG

Basel, 22. März 2012

SPEDLOGSWISS

**Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen
Association suisse des transitaires et des entreprises de logistique
Associazione svizzera delle imprese di spedizione e logistica
Swiss Freight Forwarding and Logistics Association**

**Elisabethenstrasse 44
CH – 4002 Basel
Telefon + 41 (0)61 205 98 00
Telefax + 41 (0)61 205 98 01
www.spedlogswiss.com
office@spedlogswiss.com**