

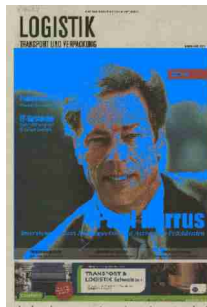
Datum: 09.09.2011

smartmedia

Themenbeilage im TagesAnzeiger

Smart Media Publishing Schweiz GmbH
8032 Zürich
044/ 258 86 00
www.smartmediapublishing.com/ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 205'398
Erscheinungsweise: unregelmässig



Themen-Nr.: 645.7
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 1
Fläche: 96'311 mm²

Verpackungen
Wichtige Funktionen in der Wertschöpfungskette

Paketversand
Pünktlich beim Empfänger

IT-Systeme
Unterstützung der flexiblen Logistik

smartmedia

Paul Kurrus
Interview mit dem Spedlogswiss- und Aerosuisse-Präsidenten

Flottenmanagement
Zeit und Geld sparen

Kombinierter Verkehr
Zwischen heute und morgen

Prozessoptimierung
Arbeiten mit RFID-Systemen

ARGUS
MEDIENBEOBACHTUNG

Medienbeobachtung
Medienanalyse
Informationsmanagement
Sprachdienstleistungen

ARGUS der Presse AG
Rüdigerstrasse 15, Postfach, 8027 Zürich
Tel. 044 388 82 00, Fax 044 388 82 01
www.argus.ch

Argus Ref.: 43543128
Ausschnitt Seite: 1/1
Bericht Seite: 11/14



Die Zukunft der Logistik

Wie ist es um die Prozessoptimierung und die Effizienz der schweizerischen Logistikbranche im internationalen Vergleich bestellt? Wie sieht die Zukunft der Logistik aus? Wir haben uns mit Spedlogswiss- und Aerosuisse-Präsident Paul Kurrus über diese und andere logistikrelevante Themen unterhalten.

TEXT NANDO ROHNER

Die Speditionsbranche befindet sich im Aufschwung. Welche grossen Herausforderungen muss sich die Branche in Zukunft stellen, um diesen Aufschwung zu sichern oder gar auszubauen?

Unsere Branche ist sehr eng mit dem internationalen Güteraustausch verbunden. Läuft der Aussenhandel schlecht, so leidet auch unsere Branche. In der Krise 2008/2009 wurde das besonders deutlich. Analog zum Einbruch des Aussenhandels sind auch die Sendungszahlen bei unseren Mitgliedsfirmen geschrumpft. Nach der Wirtschaftskrise hat sich nicht nur der Aussenhandel, sondern auch unsere Branche wieder erholt. Weil sich unsere Branche nicht selbst ein stabiles wirtschaftliches Umfeld aufbauen kann, muss sie extrem flexibel sein, um schnell auf neue Marktsituationen reagieren zu können. Dies ist allerdings nur mit hochqualifiziertem Fachpersonal möglich. Hier kommt der Grund- und Weiterbildung eine besonders wichtige Rolle zu.

Aktuelle Studien, wie zum Beispiel jene der Hochschule München, besagen, dass in der Logistik aufgrund mangelnder Flexibilität viele Chancen ungenutzt bleiben. Inwiefern deckt sich diese Aussage mit Ihren eigenen Erfahrungen?

Das kann ich zu wenig beurteilen, weil sich diese Studien meist mit betriebsinterner Logistik befassen. Unsere Branche befasst sich indessen ausschliesslich mit der ausserbetrieblichen Spedition und Logistik, daher mit der Tätigkeit als Dienstleister für Dritte im freien Markt.

Das Erdbeben in Japan hat gezeigt, wie leicht die Supply Chain gestört werden kann. Was muss getan werden, um zukünftig auf solche Ereignisse wie verheerende Naturkatastrophen besser reagieren und einem grösseren Unterbruch

der Supply Chain entgegenwirken zu können?

Verheerende Ereignisse wie die von Ihnen erwähnte Katastrophe werden die Güterverkehrsströme immer stören. Bis zu einem gewissen Grad kann die Redundanz der Verkehrssysteme die negativen Auswirkungen etwas mildern. Eine vorausschauende Verkehrspolitik setzt deshalb auf den Verbund der Verkehrsträger. Das heisst, jeder Verkehrsträger wird entsprechend seiner spezifischen Vorteile gefördert.

Wo genau sehen Sie innerhalb der Logistikbranche den grössten Bedarf nach einer Prozessoptimierung?

Unsere Branche ist wegen der hohen Wettbewerbsintensität bei der elektronischen Prozessoptimierung seit jeher stark gefordert und daher sehr fit. Trotzdem setzen unsere Mitgliedsfirmen alles daran, ihre Prozesse weiter zu optimieren. Allerdings sind die Potenziale beschränkt, weil Prozessoptimierungen nur bei hohem Routinegrad möglich sind.

Die elektronische Zollabwicklung wird immer wichtiger. Wir blicken einer Zukunft entgegen, in welcher die Zollabwicklung gänzlich papierlos ablaufen wird. Sind Sie der Ansicht, dass diese Fokussierung auf eine durchwegs elektronische Zollabwicklung bestehende Fehlerquellen, die die Effektivität und Produktivität einschränken, beheben wird oder vielleicht sogar neue Fehlerquellen bezüglich einer sicheren Abwicklung zutage fördert?

Es ist klar, dass es bei jeder manuellen Datenerfassung Fehler geben kann. Im Einklang mit der Zollverwaltung sehen wir daher das Ausschalten manueller Datenerfassungen als Chance, um die Qualität zu erhöhen. Diesem Qualitätsziel dient auch die qualitativ hochstehende Ausbildung von Zolldeklaranten. Im Übrigen sind wir überzeugt, dass das Verzollungsgeschäft nur von Profis gemacht

werden soll. Die Anforderungen, insbesondere im Bereich der Sicherheit (Safety and Security), sind heute so hoch, dass diese Tätigkeit nur von qualifiziertem Personal abgewickelt werden kann. Allerdings sind wir gar nicht mehr so weit von der papierlosen Zollabfertigung weg. Über 90 Prozent aller Zoll-

anmeldungen werden nämlich schon heute papierlos getätigt.

Bei der Entwicklung der elektronischen Verzollungsprozesse sind wir seit Beginn des digitalen Zeitalters hautnah dabei. Mit unserem Datacenter haben wir beispielsweise eine elektronische Plattform für unsere Mitgliedsfirmen und deren Kunden (verladende Industrie) entwickelt. Die Daten eines Speditionsauftrages werden dort vom Kunden direkt in das eigene System des Spediteurs übernommen.

Inwiefern wird in den nächsten Jahren die Bedeutung von Green Logistik zunehmen?

Das Thema ist schon heute wichtig und es wird noch deutlich an Bedeutung gewinnen. Die Verlagerer wollen künftig vermehrt wissen, welche ökologischen Auswirkungen ein Gütertransport hat. Green Logistik wird deshalb zu einem Erfolgsfaktor für jedes Unternehmen. Spedlogswiss beschäftigt sich intensiv mit dem Thema und hat eine sogenannte «Branchenlösung Umwelt» entwickelt. Es handelt sich dabei um einen Rahmen, der es unseren Mitgliedern ermöglicht, sich dem Thema Umwelt anzunehmen. Schliesslich sorgen wir dafür, dass unsere weit über 700 Lernenden in der Schweiz bereits in ihrer Berufsausbildung zum Thema Umwelt ausgebildet werden. Mit der neuen Bildungsverordnung wurde der Lernstoff «Umwelt» in die Grundbildungsprogramme eingebaut.

Sie hegen bekanntermassen nicht nur eine grosse Liebe zur Luftfahrt, sondern Sie sind auch Präsident von Aerosuisse. Wenn



Sie auf die vergangenen Jahre zurückblicken, in welcher Weise haben sich das Gesicht und die Bedeutung der schweizerischen Luftfracht verändert?

In der Vergangenheit wurde Luftfracht oft als unnötig erachtet und mit alten und lärmigen Flugzeugen in Verbindung gebracht. Dieses schlechte Image hat sich in jüngster Zeit etwas verbessert, weil die Politik den hohen Stellenwert eines leistungsfähigen Luftfrachtsystems für unsere exportorientierte Wirtschaft erkannt hat. In seinem luftfahrtpolitischen Bericht 2004 misst der Bundesrat der Luftfracht denn auch eine grosse Bedeutung zu.

Welche Bedeutung hat die Luftfracht für die Schweiz und wo besteht Handlungsbedarf?

Gemäss einer Studie der Universität St. Gallen werden zwischen 35 Prozent und 40 Prozent des wertmässigen Exports via Luftfracht speditiert. Die Luftfracht nimmt damit beim Aussenhandel eine herausragende Rolle ein. Ferner hält die Studie auch fest, dass die meisten Linienverbindungen, insbesondere im Interkontinentalbereich nur dank Luftfracht («belly freight») profitabel betrieben werden können. Der Luftfrachtstandort Schweiz spürt aber auch den Druck der Konkurrenzflughäfen im Ausland. Die Rahmenbedingungen für den Luftfrachtstandort Schweiz müssen daher insbesondere bezüglich Entwicklungsfähigkeit, Gebühren, Betriebszeiten und Betriebsverfahren verbessert werden.

Wo sehen Sie die grössten Stärken und Schwächen des Luftfahrtstandorts Schweiz?

Unsere zentrale Lage im Herzen Europas in einem wirtschaftlich starken Markt ist ein grosser Vorteil. Ferner geniesst die schweizerische Zivilluftfahrt international einen guten Ruf bezüglich Sicherheit, Innovation und Qualität. Dies gilt sowohl für die Infrastruktur als auch für die Fluggesellschaften. Schliesslich hat sich die Schweiz auf luftfahrtpolitische Ziele geeinigt, welche in den letzten Jahren eine deutliche Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit bewirkt haben.

Die grösste Herausforderung ist die nachfragegerechte Entwicklung der Infrastruktur.

Das setzt voraus, dass der Bund seine verfassungsmässige Kompetenz in Sachen Luftfahrt vermehrt wahrnimmt. Der Flughafen Zürich ist schon heute der am meisten beschränkte Hub in Europa und stösst zu Spitzenzeiten an seine Kapazitätsgrenzen. Die Umsetzung dieser Zielsetzung ist allerdings wegen der hohen Siedlungsdichte nicht ganz einfach. Und schliesslich macht der starke Franken vielen Unternehmen grosse Sorgen.

Welche Bedeutung sprechen Sie der Luftfahrt in Bezug auf das schweizerische Verkehrskonzept zu?

In unserer globalisierten Welt herrscht ein weltweiter Wettbewerb der Standorte. Erreichbarkeit wird zu einem der wichtigsten Standortkriterien. Deshalb hat der Bundesrat im Luftfahrtbericht der Luftfahrt eine herausragende volkswirtschaftliche Bedeutung zugemessen. Diese Zusammenhänge werden leider noch nicht in allen politischen Lagern anerkannt.

Wo sehen Sie die Zukunft der Logistikbranche? In der Luftfahrt, auf den Strassen, auf den Schienen oder vielleicht sogar in der Schifffahrt?

Die Zukunft des Güterverkehrs liegt in der Co-Modalität. Jeder Verkehrsträger hat seine komparativen Vorteile. Nur im Verbund der Verkehrsträger steht der Wirtschaft ein effizientes Transportsystem zur Verfügung. Ein erhebliches Potenzial für unsere Branche sehe ich bei den Zusatzdienstleistungen. Diese haben sich in den letzten Jahren stark entwickelt. Unsere Mitglieder werden zunehmend auch mit Aufgaben beauftragt, welche über den Transport hinausgehen. Dazu gehören zum Beispiel spezifische Lagerlogistik, Konfektionierung, Verpackung, Auszeichnung, Veredelung etc. Vor diesem Hintergrund sehe ich unsere Zukunft nicht nur auf allen vier Verkehrsträgern, sondern auch in neuen Zusatzdienstleistungen.

»Unsere zentrale Lage im Herzen Europas in einem wirtschaftlich starken Markt ist ein grosser Vorteil.

Themenbeilage im TagesAnzeiger

Smart Media Publishing Schweiz GmbH
8032 Zürich
044/ 258 86 00
www.smartmediapublishing.com/ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 205'398
Erscheinungsweise: unregelmässig



Themen-Nr.: 645.7
Abo-Nr.: 1073485
Seite: 6
Fläche: 85'480 mm²

+ Smart Facts:

Paul Kurrus kam am 2. Juli 1947 in Basel-Stadt zur Welt. Schon früh verspürte er eine grosse Liebe zur Luftfahrt, weswegen er nach seiner Lehre als Elektromonteur und der Absolvierung der Offiziersschule ab 1970 eine berufliche Laufbahn in der Luftfahrt einschlug. Paul Kurrus ist ausgebildeter Berufspilot und Linienpilot und verfügt in dieser Funktion über einen Erfahrungsschatz von mehr als 25 Jahren. Sein politischer Werdegang umfasst ein Mandat im Nationalrat, welches er von Ende 1999 bis Ende 2003 innehatte. Seit 1999 ist er Mitglied des Ausschuss Verkehrspolitik FDP Schweiz und seit 2004 Mitglied der Partelleitung der FDP Basel-Land. Des Weiteren ist er Präsident von Spedlogswiss (Verband schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen) und von Aerosuisse (Dachverband der schweizerischen Luftfahrt).



Paul Kurrus, Green Logistik wird weiter an Bedeutung gewinnen