

## In 2018 haben erstmals SSC-Zollseminare in drei Schweizer Landessprachen stattgefunden

# Lausanne, Lugano und Luzern

Im Jahr 2018 konnte der SSC ein Novum umsetzen: Nachdem nach 2017 nun zum zweiten Mal ein Zollseminar in Lausanne für die französischsprachige Schweiz organisiert wurde, folgte in Lugano erstmals ein Anlass auf italienischer Sprache für Verlader aus dem Tessin. In Luzern verzeichnete das traditionelle Zollseminar nicht nur viele Teilnehmer, sondern auch eine starke Besetzung des Schweizer Zolls.

Bereits zum zweiten Mal hat unser jährliches Zollseminar in diesem Jahr wiederum als eigener Anlass in französischer Sprache in Lausanne stattgefunden. Die knapp 50 Teilnehmer – mehrheitlich von Verladern – zeigen, dass dieser Anlass auf

grosses Interesse stösst. Somit haben wir in diesem Jahr nun folgerichtig einen Anlass in Lugano auf Italienisch angeboten. Dort durften wir über 20 Personen begrüessen. Ein toller Erfolg.

### Hoher Andrang in Luzern

Neben Lugano und Lausanne haben wir traditionsgemäss in Luzern das Tages-Zollseminar mit über 70 Personen durchgeführt. Wir sind stolz, dass wir in diesem Jahr somit knapp 140 Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit neuesten Informationen und Trends aus dem Zollbereich informieren durften. Dank grossem Engagement konnten die Hauptthemen «DaziT» der eidgenössischen Zollverwaltung (EZV) und «Freihandelsverträge» des Staatssekretariats für Wirtschaft (SECO) an allen drei Veranstaltungen und notabene in der jeweiligen Sprache vorgetragen werden. Hierzu möchten wir uns bei der Bundesverwaltung im Namen der verladenden Wirtschaft herzlich bedanken.

Ein Highlight war der Impulsvortrag von Dr. Christian Bock, Schweizer Oberzolldirektor, und Isabelle Emmenegger, Vizedirektorin EZV und Programmleiterin «DaziT». Das per 2018 gestartete Grossprojekt «DaziT», das die Modernisierung der Zollverwaltung mit über 400 Mio. CHF in den kommenden 10 Jahren vorantreibt, konnte bereits erste quick wins für die Wirtschaft vorstellen. Dabei war die Aktivierungs-App für den Grenzübertritt der Lastwagen, welche in einem Prototyp bereits getestet wurde, ein Indiz, dass die Zollverwaltung die Digitalisierung mit grossen Schritten umsetzt. Der Swiss Shippers' Council ist in der



Foto: SSC/Stock/Bürendring

In Luzern referierte Dr. Christian Bock, Schweizer Oberzolldirektor, zum Stand des «DaziT».

externen Expertengruppe dieses Projekts vertreten und sichert dabei den nötigen Einfluss im Namen der SSC-Mitglieder und der Schweizer verladenden Wirtschaft.

Das Thema BREXIT hat uns auch an diesem Zollseminar beschäftigt. Die möglichen Auswirkungen für die Schweizer Import- und Exportwirtschaft sind bei einem harten BREXIT mehr als schädlich, sind von einer solchen Entwicklung doch auch die logistischen Warenströme indirekt betroffen. Viele Firmen beziehen zum Beispiel auch Ursprungswaren aus dem Vereinigten Königreich und bauen diese in den entsprechenden Endprodukten ein. Bei einem harten BREXIT müssen solche Waren dann gegenüber der EU oder anderen Freihandelspartnern der Schweiz als ganz normale Drittlandwaren in die Ursprungskalkulationen berechnet werden. Diese oder andere Auswirkungen müssen Schweizer Hersteller schon heute aktiv angehen, um sich bei einem harten BREXIT darauf einstellen zu können.

Der Swiss Shippers' Council wird auch im kommenden Jahr dranbleiben und seine Mitglieder mit Informationen zu den brennenden Themen beliefern. Dank dem SSC erhalten die Schweizer Verlader einen Informationsvorsprung – und somit einen Marktanteil.

*Philipp Muster*

## SSC-Seminare und Veranstaltungen

### 23. Schweizer Luftfracht Konferenz

«Pack, Ship, Track» – Air Freight between emissions and efficiency (s. Seite gegenüber).

31. Januar/ 1. Februar 2019  
Hotel Victoria-Jungfrau, Interlaken

### Meeting der Region Zürich/Zentral- & Ostschweiz

Thema: Opex-Tower – Erfahrung der Migros mit der Digitalisierung für die Supply Chain

Ende März 2019  
Migros-Genossenschafts-Bund, Zürich

### SSC-Generalversammlung

10. Mai 2019  
Zürich-Flughafen

### Kurse des Schulungsprogramms

Das Schulungsprogramm 2019, welches u.a. die Kurse Mehrwertsteuer, Exportcompliance/Exportkontrolle, Grundlagen Zoll, Warenursprung/Präferenzen, Zolltarif und incoterms® 2010 beinhaltet, befindet sich in Vorbereitung. Über die genauen Termine informieren wir noch vor Jahresende. Sie finden diese dann auf unserer Webseite [www.swiss-shippers.ch](http://www.swiss-shippers.ch).



Gastbeitrag von Peter Sutterlüti: Was Cargo Sous Terrain bis 2030 und bis 2045 unter- und überirdisch plant

## Tunnelsystem für Güterverkehr

Viele Massnahmen werden derzeit ausgeklügelt, um dem drohendem Verkehrsinfarkt im Strassenverkehr wirksam zu begegnen. Mit dem Projekt Cargo Sous Terrain (CST) sollen die Logistikketten in der Schweiz ab 2030 unterirdisch Städte und Industriegebiete über 80 Hubs ansteuern, um die letzte Meile per Elektrofahrzeug zu bewältigen. Lagerflächen unter der Erde sind ein Teil des Konzepts.

Mit CST wird die Schweiz bis 2045 ein automatisiertes, digital gesteuertes Gesamtlogistiksystem erhalten, das die Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft und die Lebensqualität langfristig begünstigt.

CST wird eine hohe Versorgungssicherheit und pünktliche Lieferungen von Paletten, Behältern und Paketen sicherstellen. Zum System gehören unterirdische Transporttunnel zwischen den Zentren nördlich der Alpen und eine umweltschonende Feinverteilung in Städten und Industriegebieten, die City-Logistik. Die erste Teilstrecke des Tunnelsystems verbindet ab 2030 den Logistikknotenpunkt

Härkingen-Niederbipp mit Zürich. CST wird bereits früher ein City-Logistik-Angebot für schweizerische Städte aufbauen, welches nach Eröffnung des CST-Tunnelsystems rentabel betrieben werden kann. Das vollautomatisch betriebene Netz reicht von Genf bis St. Gallen und von Basel bis Luzern, mit einem ergänzenden Ast von Bern nach Thun.

Es bedient im Vollausbau über 80 Hubs zum Ein- und Auslad von Waren für Industrie und Handel, wovon rund 10 Millionen Menschen profitieren werden. CST wird gleichzeitig mit einer Million Quadratmetern Fläche unter der Erdober-

fläche das grösste Lagerhaus der Schweiz sein. CST wird die Zahl der schweren Lastwagen auf bestehenden Verkehrswegen, insbesondere der Strassenengpässe, um 40% senken. Der Güterverkehr in den Städten wird durch die systematische und effiziente Auslieferung mit stadtrechten Elektrofahrzeugen um bis zu 30% reduziert. Das System wird vollumfänglich mit erneuerbarer Energie betrieben. Es operiert dank der vollständigen Digitalisierung von der Quelle bis zur Senke äusserst flexibel, mit dynamischen Lieferungen in kleinen Einheiten und garantierten Ankunftszeiten der Waren.

## January 2019: «Pack, Ship, Track» – Air Freight between emissions and efficiency

Die Geschäftsstelle ist inmitten der Vorbereitungen zur nächsten Schweizer Luftfracht Konferenz, die vom 31. Januar bis zum 1. Februar 2019 in Interlaken stattfinden wird. Ein Hauptthema im kommenden Seminar wird der «Verpackung» der Ware gewidmet. Dabei möchten wir aufzeigen, wie wichtig die entsprechende Verpackung der Ware für den Versand ist.

Neben den verschiedenen physikalischen Kräften an Bord des Flugzeuges darf auch das Handling und die letzte Meile per Lkw nicht ausser Acht gelassen werden. Zudem werden wir auch neue IoT Geräte vorstellen, welche die Ortung und Rückverfolgbarkeit der Waren, auch ohne GPS und Internet, schon heute möglich machen.

Als zweites Hauptthema befassen wir uns mit dem bevorstehenden Schweizer CO<sub>2</sub>-Gesetz, welches zurzeit in der parlamentarischen Beratung ist. Wir werden aufzeigen, welche mögliche Umsetzung geplant ist und was für Auswirkungen dies auf die verladende Wirtschaft und die Dienstleister haben könnte. In diesem Zusammenhang werden wir auch einen

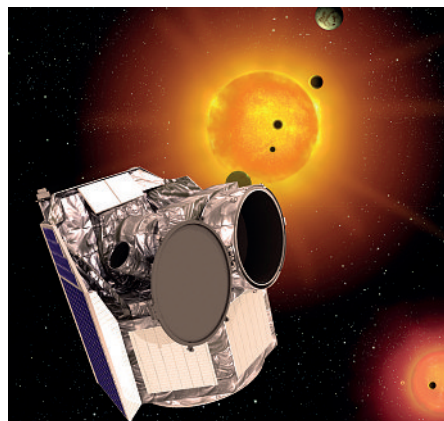


Foto: CHEOPS.

Luftfrachter starten von Interlaken aus ins All.

neuen Online-CO<sub>2</sub>-Kalkulator vorstellen, der als Schweizer Innovation unter dem Namen CarbonCare live gehen wird.

Zum Abschluss der Veranstaltung werden wir in die Raumfahrt eintauchen. Unter der Missionsleitung von Professor Willy Benz am «Center for Space and Habitability» (CSH) der Universität Bern wurde der erste Schweizer Satellit zur Bestimmung von Exoplaneten für die ESA entwickelt. Dieser rund 280 kg schwere Satellit soll im März 2019 in eine

Erdumlaufbahn geschossen werden und bekannte Exoplaneten erforschen. Herr Professor Benz wird uns spannende Details über diese Weltraummission namens CHEOPS (CHaracterizing Exoplanet Satellite) liefern. Die Suche nach solchen Planeten, auf denen Leben, wie wir es kennen, existieren könnte, ist heute ein Schwerpunkt der Astronomie.

### IoT in den Regionen

Im Herbst haben in drei Regionen Basel/Romandie/Tessin die Regionalsitzungen stattgefunden. Dabei konnte das Thema der Digitalisierung in der Logistik vertieft mit der efreight-Plattform besprochen werden. Ebenfalls wurde an allen Anlässen die Thematik von IoT-Geräten (so genannte Datenlogger) durch die Schweizer Herstellerfirma Switrace SA aus Mendrisio vorgestellt. Es zeigt sich klar, dass in baldiger Zukunft die versendete «Ware» ihren Standort dem Versender oder Empfänger selbst melden wird. Die heutigen unterschiedlichen Track & Trace-Systeme der Dienstleister könnten dann obsolet werden.

Kurz vor dem Start: Der Schweizer CO<sub>2</sub>-Rechner deckt alle Verkehrsträger ab

# Grosse statt kleine Lösung

Peter Wild ist nicht nur in der Schweiz eine bekannte Grösse in der Luftfahrt. Mit 17 Jahren jüngster Pilot der Schweiz, hat er u.a. 15 000 Flugstunden für die Swiss auf dem Buckel. Dort als Instruktor tätig, leitet und lehrt Wild zudem seit acht Jahren an der ETH Zürich das Aviation Programm. Er stellte Christian Doepgen kürzlich den CO<sub>2</sub>-Rechner vor – ein Projekt, das Anfang 2019 Marktreife erlangen wird.

## Herr Wild, wie lange arbeiten Sie bereits an diesem Vorhaben?

Im Jahr 2013 fiel der Startschuss für das Projekt, als vielen Beteiligten in der Luftfahrt – u.a. Peter Somaglia als Präsident der IG Air Cargo und ihren Mitgliedern in der Schweiz – die Bedeutung klar wurde, die die Messung des CO<sub>2</sub>-Verbrauchs in Zukunft einnehmen wird. Jetzt – Ende 2018 – haben wir die Beta-Phase erreicht.

## Dann hat das Vorhaben doch viel Umsetzungszeit in Anspruch genommen...

Das hängt u.a. mit der enormen Ausweitung des Untersuchungsgegenstandes zusammen. Zunächst ging es einzig darum, die Emissionen von Luftlinien, d.h. Passagier- und Frachtflügen, sowie von Lkw-Transporten zu messen. Es stellte sich aber schnell heraus, dass nur eine umfassende Perspektive einschliesslich der anderen Verkehrsträger sinnvoll war.

---

«Nur eine umfassende Perspektive aller Verkehrsträger ist sinnvoll.»

---

## Das war eine beachtliche Ausweitung.

Es war ein Riesenentscheid! Aber nur einschliesslich der Container- und Binnenschifffahrt sowie dem Schienenverkehr, auch hier für Passagiere und Güter, bietet sich ein stimmiges Gesamtbild.

## Wer hat die Basisdaten geliefert?

Wir haben für jeden Verkehrsträger bis zu drei grosse Industriepartner gewonnen, die ich zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht nennen kann. Viele davon hatten bereits selbst ihre Daten erfasst und z.B. in Umweltberichten veröffentlicht, brachten also neben einer beträchtlichen Datenmasse auch eigene Erfahrungswerte ins Projekt ein.

## Von welcher Datenmenge sprechen wir?



Foto: ETH

Peter Wild will mit CarbonCare zu neuen Ufern.

Es handelt sich insgesamt um 3,5 Mio. Datensätze, die zu verarbeiten waren.

## Was kann der CO<sub>2</sub>-Rechner CarbonCare?

Sie können über CarbonCare eine Berechnung des CO<sub>2</sub>-Verbrauchs Ihres Unternehmens vornehmen. Während eine Einzelabfrage gratis ist, greift ab einer gewissen Grössenordnung das Lizenzmodell. Natürlich unterscheiden wir zwischen KMU und grösseren Unternehmen, die ab etwa 10 000 Sendungen im Jahr unlimitiert zugreifen können oder auch direkt über eine eigene Schnittstelle angebunden werden können.

## Welche Dienstleistungen kommen dazu?

Wir können für Nutzer und Kunden die ermittelten Werte speichern und beispielsweise eine Jahresbilanz erstellen. Im Rahmen der kommenden Entwicklung gehe ich davon aus, dass ein Attest des CO<sub>2</sub>-Verbrauchs für Unternehmen nur noch eine Frage der Zeit sein wird.

## Wie finanzieren das die Nutzer ?

Die Firmen müssen diesen Aufwand tragen bzw. über ihre Kunden kompensieren, etwa mit einem CO<sub>2</sub>-Aufschlag. Es ist angesichts des Trends in der heutigen Rechtsprechung nur eine Frage der Zeit, bis die Berechnung des unternehmenseigenen CO<sub>2</sub>-Verbrauchs verbindlich wird.

## Welche regionale Abdeckung besteht?

Wir setzen mit CarbonCare auf der europäischen Norm EN 16258 auf, die für die Verkehrsträger und Transportmittel aller Branchen die Zurechnung der Emissionen auf jede einzelne Transportdienstleistung pro Sendung und pro Passagier adressiert. Damit sind alle EU- und Efta-Staaten im Boot, ein globaler Standard ist z. Zt. unrealistisch.

---

«Wir setzen mit CarbonCare auf der europäischen Norm EN 16258 auf.»

---

## Wie kamen Sie persönlich zum Thema?

Mein Werdegang und meine heutige Tätigkeit haben sicher dazu beigetragen. Als ehemaliger Pilot und heutiger Instruktor der Swiss konnte ich auf meinem Studium der Betriebswirtschaft in Zürich sowie am IMD Institut in Lausanne aufbauen. In strategischem Airline Management in den USA und Australien promoviert, unterrichtete ich heute an der ETH im Programm Aviation. Insofern bin ich ein neutraler Fachmann – der für die Swiss bereits CO<sub>2</sub>- und Treibstoffberechnungen durchgeführt hat und dessen Forschungsarbeit vom Schweizer Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) unterstützt wird.

## Wann fliegt das Projekt endgültig?

Nach Abschluss der Beta-Phase stellen wir das finale Projekt auf der Schweizer Luftfracht Konferenz am 1. Februar 2019 in Interlaken vor. Dann fällt der Startschuss zum Rolling Out.