

Rückblick auf das virtuelle Swiss Shippers' Forum «Die neue Normalität – was bringt die Zukunft?»

## Ein tiefer Blick in die Zukunft

Wie viel wir bereits über die nach-pandemische Normalität wissen, erläuterten die zugeschalteten Referenten des ersten virtuellen Swiss Shippers' Forums Ende Januar 2021. Teilweise wurden die neuen Anforderungen – z.B. von Home Office und elektronischen Meetings – von den Firmen weltweit rasant umgesetzt, teilweise kam es zu Verwerfungen wie in der Seefracht. Es bleiben noch viele Unbekannte.

Das diesjährige Swiss Shippers' Forum konnte bedingt durch die COVID-Krise leider nicht in Interlaken durchgeführt werden. Es fand komplett elektronisch statt und wurde über eine entsprechende Webseite gestreamt. Nicht nur die Teilnehmer konnten somit die Vorträge online verfolgen, auch die Referentinnen und Referenten wurden jeweils zugeschaltet. Einzig der Moderator, Christian Doepgen (Chefredaktor *ITT*), war im professionellen Studio anwesend.

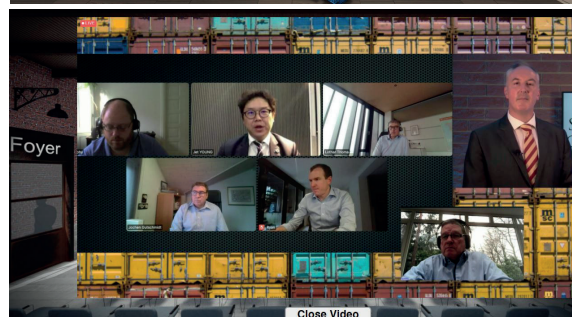
Das Forum setzte sich aus vier Themenblöcken von jeweils einem halben Tag zusammen. Nach erfolgreichem Login hatten die Teilnehmer Zugriff auf die jeweils gebuchten Sessions. Das Angebot der Lobby, welche dem Austausch unter den Teilnehmern diente, war noch gewöhnungsbedürftig und wurde nur vereinzelt genutzt. Die integrierte Chat-Funktion hingegen fand guten Anklang und ermöglichte die direkte Beantwortung vom Fragen im Verlauf der Sessions.

Ein Highlight der ersten Session «Zukunft» war der Vortrag von Herrn Dr. David Bosshart, CEO des Gottlieb

Duttweiler Instituts. Er konnte die Trends in der Logistik für die nahe Zukunft skizzieren und verschiedene Denkanstösse liefern. Dabei zeigte sich, dass die «neue Normalität» teilweise noch unbekannte Auswirkungen aufweisen wird. Man denke da nur an die rasante Entwicklung von elektronischen Meetings und Home-Office. Innerhalb kurzer Frist wurden diese neuen Anforderungen weltweit von den Firmen umgesetzt.

Im Themenblock «Modal Split» konnte Alan Murphy, CEO von Sea-Intelligence in Kopenhagen, die seit der Krise bestehende Container-Knappheit und deren Auswirkungen auf die gesamte Weltwirtschaft mit interessanten Zahlen belegen. Dieses Problem wird uns auch im 2021 noch intensiv beschäftigen.

Für unsere Mitglieder werden wir die Video-Aufnahmen der einzelnen Refe-



Blick ins Studio des Swiss Shippers' Forums 2021.

renten auf unserer Webseite im geschützten Mitgliederportal aufschalten. So können diese dann in aller Ruhe nochmals angesehen werden. Selbstverständlich stehen dort bereits die Präsentationen zum Download bereit. *Philipp Muster*

### Ausblick GV 2021

In Anbetracht der weiterhin angespannten Situation, hat der Vorstand beschlossen, die diesjährige Generalversammlung abermals schriftlich durchzuführen. Unsere Mitglieder erhalten die entsprechenden Unterlagen gegen Ende April, und ein Online-Meeting, an welchem die Vorstandsmitglieder Frage und Antwort stehen, wird ebenfalls organisiert.

### Neue Webinar-Kurz Schulungen online

Das erste Quartal 2021 neigt sich bereits gen Ende. Wir haben die Zeit genutzt, um unser neues Schulungsangebot auf die Beine zu stellen.

Hierbei haben wir uns der aktuellen Situation angepasst und bieten die Schulungen als 1 ½-stündige Webinare zu moderaten Gebühren an. In praxisbezogenen Webinaren erhalten Sie hilfreiches und

wichtiges Wissen für Ihren Berufsalltag in den Bereichen Zoll, BREXIT, RCEP, Incoterms® 2020 sowie L/C-Basics.

In die Schulungsreihe werden in Kürze auch das Transportrecht und die Haftung aufgenommen.

Einfach mal reinschauen – es ist sicher für jeden etwas dabei:

[www.swiss-shippers.ch/Schulungen](http://www.swiss-shippers.ch/Schulungen)

## Save the Date: Zollseminar 2021

Verkehrshaus Luzern

Planen Sie für das Aussenhandels- & Zollseminar bereits heute den **21. Oktober 2021** ein. Es ist als Hybrid-Veranstaltung, mit der Möglichkeit der Teilnahme online oder in Person vor Ort vorgesehen. Wir werden flexibel auf die Gegebenheiten reagieren.

### Meldung über Änderungen der Gefahrgut-Schulungen per 1.1.2023

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL hat in Bezug auf die Änderungen der Gefahrgut Schulungsvorschriften in den ICAO TIs Part1, Chapter 4 und die Einführung des sog. «Competency-based Training and Assessment» folgende Entscheidungen zur Umsetzung dieses ab 01.01.2023 gültigen Systemwechsels getroffen:

1. Neudefinition des Begriffs «Trainingsprogramm» (wird nicht mehr dem Trainingsinhalt gleichgestellt);
2. Genehmigungspflicht der Trainingsprogramme ausschliesslich für Flugbetriebe und DPO (Designated Postal Operator);
3. Schulungsmethoden nicht mehr vorgeschrieben;
4. Neue Qualifikationsanforderungen für Instruktoren und Assessoren;
5. Einführung einer Deklarationspflicht für spezifische Entitäten.

Aufgrund dieser Änderungen ist eine Anpassung der Lufttransportverordnung LTRV (SR748.411) erforderlich und befindet sich gegenwärtig in Bearbeitung.

Für das Erstellen von «competency-based» Trainingsprogrammen wird auf das bereits erhältliche Anleitungsmaterial der ICAO (Doc 10147 – Guidance on a Competency-based Approach to Dangerous Goods Training and Assessment) verwiesen.

Detailinformationen zu den oben erwähnten Punkten 1, 3 und 4 finden Sie ebenfalls auf der BAZL Webseite unter: [www.foca.ch](http://www.foca.ch)

Im Portal: **Für Fachleute/ Ausbildung und Lizenzen / Personal Gefahrgut**

Das BAZL behält sich jedoch das Recht vor, weitere Anpassungen vorzunehmen.

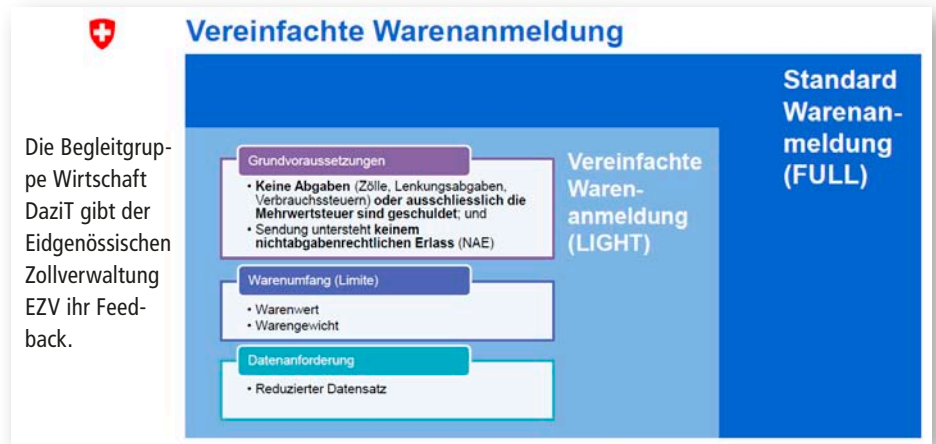
Allfällige weitere Informationen bezüglich den neuen Gefahrgut Schulungsvorschriften werden voraussichtlich Ende Januar 2022 kommuniziert. Zum Thema Deklarationspflicht (vgl. Punkt 5) wird das BAZL zum gegebenen Zeitpunkt informieren.

[dangerousgoods@bazl.admin.ch](mailto:dangerousgoods@bazl.admin.ch)  
[www.bazl.admin.ch](http://www.bazl.admin.ch)

Die Vernehmlassung zum neuen Zollgesetz und das Projekt DaziT

# Ehrliche Zollanmelder

Die EZV wird bis zum Sommer die Stellungnahmen zum neuen Zollgesetz bearbeiten. Die Wirtschaft fordert u.a., auf vorgängige aufwendige Bewilligungsverfahren zu verzichten.



Die Begleitgruppe Wirtschaft DaziT gibt der Eidgenössischen Zollverwaltung EZV ihr Feedback. Die Vernehmlassung über das neue Zollgesetz wurde im September 2020 lanciert. Per 31.12.2020 wurden über 118 Stellungnahmen mit über 1600 Seiten eingegeben. Wir gehen davon aus, dass die Zollverwaltung mit der Auswertung sicherlich noch bis zum Sommer beschäftigt sein wird. Grundsätzlich ist eine ablehnende Tendenz in den Stellungnahmen erkennbar. Gemäss EZV kann mit einer Botschaft an den Bundesrat im 4. Quartal 2021 gerechnet werden.

Der SSC arbeitet in der Zwischenzeit in der neu geschaffenen Arbeitsgruppe «Vorteile für Verfahrensbeteiligte im grenzüberschreitenden Warenverkehr» aktiv mit und kann dort, dank den Zollexperten seiner Mitgliedsfirmen, die nötigen Forderungen der Wirtschaft einbringen. Die Idee einer vereinfachten Warenanmeldung ist im Projekt DaziT von der EZV bereits angedacht worden – dies aufgrund der Anforderungen, welche der SSC mit den anderen Wirtschaftsverbänden schon länger fordert.

Knacknuss in diesem Zusammenhang sind sicherlich die Voraussetzungen, welche ein Wirtschaftsbeteiligter erfüllen muss, um von den künftigen Vereinfachungen zu profitieren. Der SSC ist klar der Meinung, dass solche Vereinfachungen prinzipiell allen Schweizer Firmen von Beginn an zur Verfügung stehen sollen. Eine spezielle Bewilligung oder gar die Voraussetzung des AEOs darf nicht die Grundlage sein, denn mit der neuen zentralen Risikoanalyse der EZV kann die Zollverwaltung sofort mögliche schwarze Schafe identifizieren.

Aus diesem Grund muss hier ein Paradigmenwechsel in der Zollverwaltung stattfinden und die Zollanmelder grundsätzlich als sicher und ehrlich betrachtet werden. Auf ein vorgängiges aufwendiges Bewilligungsverfahren kann somit verzichtet werden, da mit der Risikoanalyse schnell und effizient eingegriffen werden kann. Wir sind gespannt, ob die Umsetzung grundsätzlich so möglich sein wird.

### Webinare Brexit / RCEP - Referent Marc Bernitt

Nr.	Schulungsthema	Datum	Uhrzeit
10	Auswirkungen des neuen Asiatischen Freihandelsabkommens RCEP	28.04.21	09:00 - 10:30
11	Aktuelle Probleme in der Umsetzung mit Brexit und deren Lösungen	11.05.21	09:00 - 10:30
12	Auswirkungen des neuen Asiatischen Freihandelsabkommens RCEP	10.06.21	09:00 - 10:30

### Webinare Incoterms 2020 / Basiskurs L/C - Referentin Petra Schnegg-Mann

13	Incoterms ® 2020 – korrekte Anwendung und Fallstricke	30.03.21	09:00 - 10:30
14	Letter of Credit (L/C) – Zahlungssicherung oder Zahlungsrisiko	13.04.21	09:00 - 10:30
15	Incoterms ® 2020 – korrekte Anwendung und Fallstricke	15.04.21	09:00 - 10:30
16	Letter of Credit (L/C) – Zahlungssicherung oder Zahlungsrisiko	21.05.21	09:00 - 10:30
17	Incoterms ® 2020 – korrekte Anwendung und Fallstricke	3.06.21	09:00 - 10:30
18	Letter of Credit (L/C) – Zahlungssicherung oder Zahlungsrisiko	15.06.21	09:00 - 10:30

# Leon Zacharias/Ludwig Häberle zur Notwendigkeit der Seeschifffahrt für die Schweiz

## Seeschifffahrt – ein «Must»

Die See liegt für die meisten Schweizer in weiter Ferne – doch die Schifffahrt und ihre Transportkapazität ist für die Schweiz elementar. Die Logistics Advisory Experts (LAE), Spin-Off der Universität St.Gallen, belegte mit einem Team unter Leitung von Prof. Dr. Wolfgang Stölzle, dass mehr als 90% der interkontinental im- und exportierten Güter des Schweizer Aussenhandels auf See transportiert werden.

Die Seeschifffahrt spielt in den offiziellen Statistiken der Eidgenössischen Zollverwaltung (EZV) keine Rolle, denn Seeschiffe werden nicht als Verkehrsträger für den Im- und Export von Waren in und aus der Schweiz registriert.

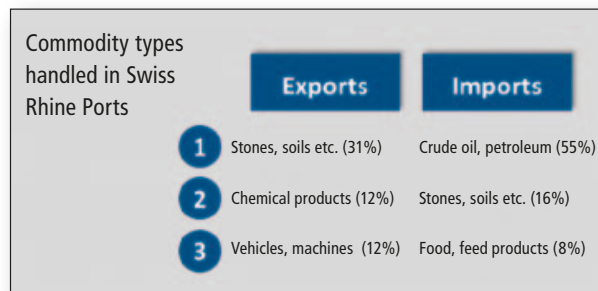
Trotzdem kann auf ihre Transportleistung im internationalen Handel nicht verzichtet werden. Die Studie «Switzerland's dependency on maritime transportation» im Auftrag der Swiss Shipowner Association (SSA) fand heraus, dass ca. 92% des gesamten aussereuropäischen Exportvolumens gemessen in Tonnen per Seeschiff in die weite Welt transportiert wird. Im Import werden sogar 94% der Güter per Seeschiff über die Weltmeere transportiert, um später per Binnenschiff, Lkw oder auf der Schiene die Schweizer Grenzen zu queren. Trotz des fehlenden Seezugangs ist der Gütertransport per Hochseeschiff somit für die Schweiz nicht wegzudenken.

### Ohne Seeschifffahrt geht es nicht

Die aktuelle LAE-Studie kommt in der Betrachtung der gesamten Prozesskette der importierten und exportierten Güter zu dem Schluss, dass von einer noch stärkeren Abhängigkeit der Importe und Exporte von der Hochseeschifffahrt ausgegangen werden kann. Begutachtet man Importe von Fahrzeugen aus dem europäischen Ausland, beispielsweise Fahrzeuge aus Frankreich oder Deutschland, so wird die Abhängigkeit von der Hochseeschifffahrt offensichtlich. Aufgrund der Vielzahl von Akteuren, Handelspartnern und Produktionsschritten sind aber die Prozessketten nicht nur für die Endkunden intransparent und somit schwer nachvollziehbar.

### Nordseehäfen und Rheinanbindung weiterhin massgeblich für Aussenhandel

Trotz der räumlichen Nähe zum Mittelmeer wird noch immer ein Grossteil der



für die Schweiz relevanten Handelsströme über die Nordseehäfen abgewickelt. Neben dem Hamburger Hafen sind besonders die Häfen der ARA-Range (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen) von grosser Bedeutung für die Schweiz. Gerade Rotterdam mit der direkten Binnenschiffanbindung per Rhein nach Basel gilt als wichtiger Umschlagshafen für den Transport von flüssigen und trockenen Massengütern wie zum Beispiel raffiniertem Öl, Getreide oder Baustoffe. Im Containerverkehr zeichnet sich ein weiteres Wachstum, vor allem über die europäischen Nordseehäfen, ab. Umschlagskapazitäten in den Schweizer Rheinhäfen sind somit eine wichtige Komponente für den multimodalen Verkehr in, aus und durch die Schweiz.

Skalenvorteile sorgen bei gleichbleibender Nachfrage für sinkende Transportkosten pro Container.

Auch zeichnet sich ab, dass flüssige ebenso wie trockene Massengüter mehr denn je per Container transportiert werden. Eine logische Konsequenz, denn der Container erfordert weder besondere Be- und Entladeinfrastruktur noch ladungsspezifische Lagerflächen. Zudem wird eine sinkende Nachfrage nach festen und flüssigen fossilen Brennstoffen erwartet.

Bei Getreide, Futtermitteln oder Baustoffen sind keine nachhaltigen Verschiebungen zu erwarten, mit Ausnahme regionaler Ausfuhrbeschränkungen. Die Russische Föderation hat zur Sicherung der eigenen Versorgung erst kürzlich die Ausfuhrmengen für Getreide reduziert. Die Schweiz muss demzufolge aus Übersee importieren – per Seeschiff!

### Hinterlandanbindung im Fokus

Für die Nutzung der Mittelmeerhäfen durch die Schweizer Eidgenossenschaft ist vor allem eine verlässliche Anbindung

	Import	94 %	5.7 mio t		Import	30 %	CHF 33.4 bn
Volume	Export	92 %	2.3 mio t	Value	Export	17 %	CHF 26.1 bn

Der Anteil der auf dem Seeweg transportierten Volumina der Schweizer Im- und Exporte liegt bei über 90% .

Die neue Seidenstrasse ist keine ernst zu nehmende Konkurrenz für die internationale Seeschifffahrt mit ihren mittelfristig «nur» 1 Mio. transportierter TEU pro Jahr – im Gegensatz zum aktuellen Gesamtumschlag von 46 Mio. TEU in den europäischen Nordseehäfen.

### Weniger Massengut, mehr Container?

Die Richtung ist eindeutig – der Gütertransport wird sich weiter auf das Containerschiff verlagern. Wachsende Schiffsgrössen und die damit verbundenen

mit ausreichender Kapazität von Nöten. Trotz zahlreicher Infrastrukturprojekte innerhalb der Schweiz wie der NEAT bedarf es noch der Hebung beachtlicher Potenziale durch die Entwicklung intermodaler Kapazitäten, besonders in Italien. Aber auch innerhalb der Schweiz sind geeignete Infrastrukturen künftig von eminenter Bedeutung. Zu nennen ist u.a. der Terminal Basel Gateway Nord, welches die intermodalen Umschlagskapazitäten deutlich erhöht und so Mehrwert für die gesamte Region stiftet.