

Das Swiss Shippers' Forum 2023 in Interlaken im Rückblick

Schöne neue Normalität

Die Herausforderungen sind für Verlager 2022 nicht kleiner geworden. Im umfassenden Überblick griff das Swiss Shippers' Forum 2023 in Interlaken zentrale Fragen auf und legte Lösungsansätze dar. Nicht weniger als 15 Referenten aus der Schweiz und Europa standen mit ihrem Expertenwissen den über 100 Teilnehmern über zwei konzentrierte Tage Rede und Antwort.

Unter dem Motto «Making the new normal YOUR normal» trafen sich über 100 Teilnehmerinnen und Teilnehmer zum diesjährigen Swiss Shippers' Forum Ende April in Interlaken. Dabei stand der Austausch neuester Trends und Informationen im Aussenhandel im Vordergrund.

Leider haben sich die Probleme im Zeitalter von «post Covid» nicht verringert.



SSC-Präsident
Fabio Regazzi
begrüsste.

Save the Dates

Hotel Ambassador, Bern – 28.6.2023

Über den Verlauf und die Ergebnisse der SSC-Generalversammlung vom 28. April wird gesamthaft in Zusammenhang mit der anstehenden **ausserordentlichen Generalversammlung vom 28. Juni 2023** berichtet werden. Eventuell zusätzliche Informationen werden zeitnahe von der Geschäftsstelle an alle Mitglieder verschickt.

Zollseminar 2023 in Bern

Planen Sie für das Aussenhandels- und Zollseminar bereits heute den **20. September 2023** ein. Nähere Informationen werden innert nützlicher Frist auf der SSC-Website aufgeschaltet. www.swiss-shippers.ch



Fotos: Hélène Tobler/SSC

Einen mit Wasserstoff fahrenden Lkw brachte **Beat Hirschi** (l.), Hyundai Hydrogen Mobility, mit.

Die Auswirkungen des Konflikts zwischen Russland und der Ukraine überschatten die anderen Herausforderungen, welche die Unternehmen aktuell meistern müssen. Dies sind u.a. die fehlenden Fachkräfte, die anstehende Dekarbonisierung und die diesbezügliche Verantwortung der Verlager, die noch fehlende Resilienz der Lieferketten sowie die Auswirkungen möglicher Energiekrisen.

Nach dem Einstieg am 27. April mit dem Grusswort des SSC-Präsidenten, Nationalrat Fabio Regazzi, der u.a. die starke Vertretung von Teilnehmern aus der Suisse Romande hervorhob, konnte nach dem Überblick der Themen Philipp Muster den aktuellen Stand der Zollgesetz-Totalrevision und das bevorstehende IT-System Passar 1.0 vorstellen.

Dabei konnte er aufzeigen, dass mit der Weiterentwicklung des neuen Systems grössere Vereinfachungen im administrativen Bereich für die Verlager kommen werden. So ist zum Beispiel angedacht, dass der Importeur wie auch Exporteur

in Zukunft dank einer entsprechenden Bewilligung eine monatliche Sammeldeklaration erstellen kann. Zuerst muss jedoch die Totalrevision des Zollgesetzes im Parlament bearbeitet und gutgeheissen werden. Eine mögliche Inkraftsetzung ist deshalb nicht vor 2025 zu erwarten.

Die aktuellen Herausforderungen zur See und im Hinterland schilderten die Referenten Elmar Ockenfels, Repräsentant des Hafens von Antwerpen-Brügge, und James Hookham, Generalsekretär des Global Shippers' Forum. Während Ockenfels eine engere Kommunikation und nachhaltige Zusammenarbeit aller Akteure mit Blick auf die notwendige Resilienz der Lieferketten forderte, zeigte Hookham auf, wie viele Hausaufgaben auf die Verlager u.a. in den Bereichen Dekarbonisierung und Digitalisierung noch warten. Hingegen scheinen die Tage der Oligopole der Reeder zur See gezählt.

Fortsetzung auf S. 26

Fortsetzung von S. 25



Pilotprojekte der Verlagerer in Spanien stellte **Jordi Espin Vallbona** vor.

Auf dem Podium diskutierten André Auderset (SVS), Frank Furrer (VAP) und Reto Jaussi (ASTAG) die fehlende Gesamtvision im Schweizer Güterverkehr. Zwar fand das Anliegen des Bundesrates Anklang, künftig mehr Güter auf die Schiene zu bringen und den Strassenverkehr weiter zu dekarbonisieren. Dennoch mahnte Auderset an, die Schweizerischen Rheinhäfen auch auf Bundesebene stärker in den Blick zu nehmen und in der Sicherstellung der Landesversorgung die Abgeltung im Mix der Verkehrsträger zu verbessern. Furrer forderte einen «Systemwechsel» angesichts des gewaltigen Sanierungsbedarfs im Schienengüterverkehr und der Aussicht, mit der Bahn 30% mehr Fracht bis 2050 transportieren zu müssen. Jaussi stellte die Dekarbonisierungs-Anstrengungen der Schweizer Akteure im Strassengüterverkehr heraus, denen die öffentliche Hand nicht in ausreichendem Masse Rechnung trage.

In die Welt der Brennstoffzellen-Nutzfahrzeuge führte Beat Hirschi als CEO von Hyundai Hydrogen Mobility ein. Einen systemoffenen Ansatz mit hybriden Fahrzeug-Modellen hält er für die erfolgversprechendste Variante der Dekarbonisierung – und zeigte vor dem Tagungshotel die Stärken der eigenen Fahrzeuge in der Praxis auf. Ein Einblick in die neuen Rahmenbedingungen von Gefahrgut-Schulungen in der Luftfracht durch Stefan Jenny schloss sich an.

Auch das Thema Fachkräftemangel in der Schweiz wurde durch Heike-Andrea Ruppert im Vortrag aufgegriffen und im folgenden Workshop vertieft.

Die Chancen eines Paradigmenwechsels in der Logistik erklärte Jordi Espin Vallbona, Generalsekretär des Spanish Shippers' Council und Strategic Relations Manager des ESC in Brüssel. Das Geheimnis des Erfolgs liegt für ihn darin, die Fracht in das Zentrum aller Überlegungen zu stellen. Die Akteure der Supply Chain sollten sich durch einheitliche Standards, einen Code für Cargo Handling, ein Verlagerer-Zertifikat und im Kompromiss z.B. mit Lkw-Chauffeuren nach der IRU Charta auf gemeinsame Ziele verständigen. Ein entsprechender Pilot-Versuch läuft aktuell in Spanien.

Die Zukunft im Blick

Einen grossen Schritt in Richtung seiner Umsetzung hat das Schweizer Gütertransportsystem «Cargo Sous Terrain» getan, wie Verwaltungsrat Peter Sutterlüti am zweiten Tag des SSF erläuterte. Die Arbeiten im Gelände für das Tunnelsystem haben mit Probebohrungen und geophysikalischen Messungen begonnen. «Wir gehen in die Tiefe», kommentierte Sutterlüti diesen Meilenstein. Die erste Teilstrecke von Härkingen bis Zürich soll 2031 den operativen Betrieb aufnehmen.

Auf die für viele Industrien zentrale Frage der Versorgung mit (finanzierbarer) Energie ging Gaspard Lhermitte ein, der als Marktanalyst für Alpiq in Lausanne tätig ist. Er stellte die Konkurrenz der Energiequellen heraus, die sich im Zeitalter der Dekarbonisierung unterschiedlich entwickeln. Auf ein hohes Preisniveau bei volatiler Energieverfügbarkeit müssen sich die Verlagerer einstellen, wobei sich die Nachfrage als elastisch erwiesen hat.

Die ASTAG-Aktion «we go green» stellte Ständerat Thierry Burkart ins Zentrum seines Vortrags. Die Branche, die die Treibhausgasemissionen mit freiwilligen Massnahmen bis 2030 gegenüber 1990 um 50% absenken will, setzt auf einen technologieneutralen Ansatz, der sich auch bei der Erhebung der LSVA niederschlagen soll. Alle alternativen Antriebstechnologien sollen zum Einsatz kommen können.

Im Podium zur Nachhaltigkeit waren sich Nationalrat Jürg Grossen und Ständerat Burkart einig, dass der Weg hin zu nach-



Einen «Systemwechsel» auf der Schiene forderte **Frank Furrer** vom VAP.

haltiger Mobilität mit höherer Energieproduktion und -effizienz einhergehen muss, um in der Schweiz Erfolg zu haben. Dabei sind nationale wie internationale Vorhaben zur Strom und Wasserstoffherzeugung ebenso relevant wie die Systemvernetzung der Energiequellen mit den Güterströmen.

Zum Abschluss der Veranstaltung schilderte Divisionär Rolf André Siegenthaler, der seit 2022 Chef der Logistikbasis der Armee ist, mit welchen Massnahmen das Schweizer Militär die Sicherheit der Schweiz und die eigene Logistik sicherstellen will. Die Kernaussage lautete bündig, dass die Armee in der Folge eines Erneuerungsprogramms «in den nächsten zehn Jahren kampffähig sein wird». Die Schweiz bildet jährlich ca. 20000 junge Menschen militärisch aus, was viele Nachbarländer nicht tun, und investiert in das eigene logistische Netzwerk, um den Nachschub sichern zu können. Die gesellschaftliche Akzeptanz ist deutlich auf dem Vormarsch. *cd*

Die Zukunftsfragen zu Nachhaltigkeit und Energie diskutierten **Thierry Burkart** (l.), **Peter Sutterlüti** (ml.), **Jürg Grossen** (mr.) und **Gaspard Lhermitte** (r).



Die jüngsten Entwicklungen in Markt und Politik sind für Verlader folgenscher, sagt das GSF

«Wir stehen erst am Anfang»

Die Dynamik der globalen Entwicklungen sollte auf Verladerseite nicht unterschätzt werden, erläuterte James Hookham, Generalsekretär des Global Shippers Forum, Christian Doepgen. In der Dekarbonisierung, Digitalisierung und der aktuellen Wettbewerbssituation müssen die Verlader ihre Position weltweit vertreten und u.a. bei den Regulierungsbehörden auf klare Vorgaben drängen.

James, sind nicht die grossen Sachfragen für Verlader weltweit auf gutem Weg?

Es mangelt nicht an guten Ansätzen, aber die ganze wirtschaftliche-politische Landschaft ändert sich rasant. Allein die Meta-Themen Dekarbonisierung, Digitalisierung und Wettbewerbsregulierung werden ein grosses Umlenken erfordern. Unsere Rolle als GSF liegt darin, die nationalen Verlader-Organisationen wie den SSC auf globaler Ebene in seinen Zielen zu unterstützen und in diesem Netzwerk Erkenntnisse aus jeweils anderen Regionen nutzbar zu machen.

Wo liegen in der digitalen Entwicklung aktuelle Stolpersteine?

Die Digitalisierung hat eine enorme Dimension und ihre disruptiven Wirkung können wir – wie das Beispiel von Online- und Laden-Shopping gezeigt hat – bislang nur erahnen. Im bislang unterschätzten Bereich der Online-Fracht-Plattformen konnte nun das GSF zusammen mit der FIATA als globale Vertretung der Spediteure mit der jüngsten Daten-Charta einen Meilenstein setzen.

Kernpunkt ist der Schutz der geschäftlich besonders sensiblen Daten. Die Charta definiert die Nutzung dieser Informationen und legt Standards in der Datensicherheit fest. Auch der Schutz gegen Cyberangriffe, Datenverlust und Haftungsfragen ebenso wie die Berichtspflicht zwischen den Geschäftspartnern wurden neu definiert.

«Wir wollen einen gleichwertigen Schutz für Verlader im B2B-Geschäft erreichen, wie er für Privatkunden im B2C gilt.»

Wo liegt hier das Ziel?

Wir wollen für den gleichwertigen Schutz für Verlader im B2B-Geschäft erreichen, wie er für Privatkunden im B2C gilt. Auf dem jüngsten Swiss Shippers' Forum haben wir u.a. mit Prof. Alexander von Ziegler die Möglichkeiten diskutiert, diesen Aspekt des digitalen Handels im United



Foto: GSF, serisi/Gettyimages

Wachsam bleiben, sagt James Hookham.

Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL) auf globaler Ebene einzubringen. Wir bleiben dran.

Wie schätzen Sie die weitere Entwicklung der Dekarbonisierung ein?

Das Thema wird für Verlader langwierig, kompliziert und teuer werden. Die Preise für Treibstoff können sich rasch verdoppeln und erneut, wie es im Fall der Kraftstoffe mit niedrigem Schwefelgehalt zuletzt geschehen ist, 1 zu 1 an den Verlader weitergegeben werden. Bei aller zu erwartenden Preisentwicklung heisst es hier, realistisch zu bleiben.

So sprechen wir uns gegen Kohlenstoffdioxidabgaben von Transporteuren für Verlader aus, wenn wir Kosten wie Nutzen der aktuellen Emissionsreduktion noch nicht einschätzen können. Die Reedereien sollten nicht die Kosten für neue Treibstoffe auf Kunden abwälzen, ohne klare Auflagen erfüllen zu müssen. Die öffentliche Hand muss eine kohärente Politik vorschreiben und die Massnahmen harmonisieren. Ein Weg wären «grüne Schifffahrts-Korridore» in der Supply Chain, mit denen auch der Verlader seinen ökologischen Fussabdruck verringert.

Welche weiteren Themen zum Schutz der Umwelt liegen auf dem Tisch?

Das Thema invasiver Schädlinge durch kontaminierte Container wird zwar seit über zehn Jahren adressiert, steht aber u.a. im Internationalen Pflanzenschutzübereinkommen (IPPC) erneut auf der Tages-

ordnung. Das Thema wird unterschätzt – denken wir z.B. an die Hungersnöte, die die Verbreitung der Kartoffelfäule noch Mitte des 19. Jahrhunderts verursacht hat. Stichproben haben ergeben, dass viele Container auch ohne verderbliche Ladung durch Schlamm, Schädlinge o.ä. kontaminiert sind. Wir propagieren hier die Aufteilung der Risiken unter den Akteuren der Supply Chain, ein vom IPPC entwickeltes System namens «treuhänderische Verantwortung».

Der Schlüssel für die Überwachung der jährlich 241 Mio. Container-Versendungen ist digital. Gesammelte Informationen zu einer Box mit Aufenthaltsorten, Routen, der letzten Reinigung etc. wären hilfreich. Die Branche geht mit Track- und Trace-Lösungen ohnehin diesen Weg. Im Juli werden wir in Brisbane auf einer IPPC-Konferenz weitere Lösungen diskutieren.

Wie sieht es insbesondere mit den Wettbewerbsbedingungen zur See aus?

Ein altbekanntes Thema, das aber eminent wichtig für Verlader ist. Mit der bestehenden Gruppenfreistellungsverordnung für Konsortien stehen das Aussetzen der Wettbewerbsbedingungen in keinem Verhältnis zum erwünschten Effekt für den Handel. Es bildet heute die Grundlage zahlreicher Probleme und könnte durch zielgerechtere und v.a. transparentere Lösungen abgelöst werden. Im April 2023 erfolgte mit dem Gesetzesentwurf des Kongress-Abgeordneten John Garamendi ein wichtiger erster Schritt, der das Ende der Gruppenfreistellung für Reedereien vorgeschlagen hat.

Ist dieser Schritt ausreichend?

Es gibt weitere ermutigende Signale. Gegen die seit langem von Verladern und Spediteuren kritisierten überhöhten Gebühren für Demurrage & Detention schreitet die FMC vermehrt ein. Kürzlich haben sowohl der japanische Reederverbund ONE wie auch Wan Hai Lines in einem Vergleich 1,7 Mio. USD bzw. fast 1 Mio. USD wegen unberechtigter Aufschläge gezahlt. Das ist ein Anfang.