

SPEDLOGSWISS INFO

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

1. 2023



Inhalt

Editorial	4-5
Im Gespräch mit Aldo Stoffel und Giovanni Vigorito	6-9
Italienische Version Im Gespräch mit Aldo Stoffel und Giovanni Vigorito	10-13
Abschaffung Industriezölle: Was bedeutet dies für Schweizer Unternehmen und die Zolldienstleister?	16-19
3. Customs Compliance Day SPEDLOGSWISS 2023: Wichtige Erkenntnisse, intensiver Austausch	20-23
SPEDLOGSWISS Abschlussfeiern 2022	24
Quereinsteigerkurse Zoll 1 und 2 in Basel und Bülach/Schadenspezialist*in Transport und Logistik 1.0 und 2.0	25
Kursangebot	26-27
SPEDLOGSWISS Zürich	28
Nachruf Severin Schlegel	29
Nachruf Daniel Wili	30
Vorschau	31
Wichtige Termine	32



Editorial



Thomas de Courten
Nationalrat, Präsident
SPEDLOGSWISS

Zu Beginn ein kurzer Rückblick!

Es war der «Economist», der schon im Januar 2019, vor vier Jahren also, titelte: «The steam has gone out of globalisation». Das renommierte Wirtschaftsblatt prägte damit den Begriff der «Slobalization», als düstere Perspektive für die Weltwirtschaft. Gemeint war eine Verlangsamung der wirtschaftlichen Entwicklung und eine Verringerung des Güterverkehrs zwischen Ländern, um komparative Vorteile und Spezialisierungsgewinne auszunutzen.

Auslöser war nicht zuletzt der Handelskrieg der USA, den die Regierung Trump gegenüber China vom Zaun brach. Angestossen wurde damit eine breite Debatte über das Wanken der etablierten Industrienationen und die Zerbrechlichkeit des Welthandels. Das war lange vor der Pandemie. Lange vor dem verheerenden Angriff Russlands auf die Ukraine. Es war auch lange vor der Zinswende und der so wiederauflammenden Inflation. Auch die europäische Energiekrise dieses Winters war noch in keinem Szenario vorgesehen. Angesichts dessen hat sich die Weltwirtschaft als viel resilienter erwiesen, als die Auguren des «Economist» es vorhersagten.

Zwar wusste niemand, ob die Globalisierung vor einem Einbruch oder dem Aussterben stand. Dennoch haben viele Konzerne ihre Auslandsinvestitionen zwischenzeitlich verzögert, sistiert oder gar abgebrochen. Just-in-time war plötzlich out. Lager horten wieder in. Die Transport- und Logistikbranche spielte in all diesen Diskussionen noch kaum eine Rolle. Dem Güterverkehr wurde noch (zu) wenig Bedeutung beigemessen, weil dieser ohnehin funktionierte. Mit den Handelseinschränkungen, die Corona mit sich brachte, hat sich auch diesbezüglich einiges massiv verändert. Seither sind «reshoring», zumindest «Nearshoring» oder «Onshoring» Dauerthemen in den Chefetagen internationaler Konzerne.

Die Statistiken des Weltwirtschaftshandels sprechen indes eine differenzierte Sprache. Einerseits stagnierte der Anteil der Im- bzw. Exporte am weltweiten Bruttoinlandprodukt mit der Pandemie und dem Ausbruch des Ukrainekriegs. Gleichzeitig wuchs aber die Weltwirtschaft auch im vergangenen Jahr - trotz aller Hürden und Donnerwetter - erneut. Insgesamt resultierte ein Wachstum des Welthandels von gut 3,2 %.

Eine Erklärung für dieses Spiegelbild der Weltwirtschaft könnte auch sein, dass unsere Speditions- und Logistikwirtschaft im stets herrschenden Wettbewerbsdruck die weltweiten Lieferketten zwar überaus effizient (weil schnell und günstig) gestalten konnte. Aber eben auch, dass sich diese Lieferketten in ihrer Perfektion als äusserst fragil und verletzlich erwiesen haben. Exemplarisch lässt sich das an der tagelangen Suez-Blockade des Containerschiffs «Ever Given» im März 2021 aufzeigen. Oder an den Lieferengpässen, welche die massgebenden Chip-Hersteller im letzten Jahr in den unterschiedlichsten Branchen weltweit ausgelöst haben.

Seither hat sich die Slowbalization zur Debatte der Versorgungssicherheit gewandelt. Ob Energie-, Gesundheits-, Arzneimittel-, Ernährungs- oder irgendeine andere Versorgungssicherheit: sie alle werden die parteipolitischen Agenden gleichermaßen prägen. Auch bei uns in der Schweiz im Wahljahr 2023. So notwendig und gerechtfertigt diese Diskussion ist, so gross ist die Gefahr eines nutzlosen politischen Aktivismus und noch mehr eines kontraproduktiven regulatorischen Interventionismus.

Die planwirtschaftliche Förderung ganzer Wirtschaftszweige in China ist altbekannt. Auch die USA lancierten bereits ihren «Inflation Reduction Act». Nun wollen auch die Brüsseler EU-Bürokraten einen gross angelegten «Industrieplan». Wohin das führen kann, zeigt schon der aktuelle Subventionswettbewerb bei den erneuerbaren Energien. Bürokratie, Exportkontrollen, Sanktionen und Protektionismus sind die Folgen.

Für eine weiter prosperierende Weltwirtschaft sind das keine guten Vorzeichen.

Herzlich, Ihr Thomas de Courten



Aldo Stoffel, Präsident SPEDLOGSWISS Ticino



Giovanni Vigorito, Präsident SPEDLOGSWISS Romandie

Im Gespräch mit Aldo Stoffel und Giovanni Vigorito



Thomas Schwarzenbach
Direktor SPEDLOGSWISS

Aldo Stoffel und Giovanni Vigorito sind seit 2022 Präsident in ihrer jeweiligen Sektion SPEDLOGSWISS, Stoffel in der Sektion Tessin und Vigorito in der Sektion Romandie. Wie sie im neuen Amt gestartet sind, was sich seither alles getan hat und welche Zukunftsperspektiven sie sehen, darüber hat sich Thomas Schwarzenbach mit den beiden Herren unterhalten.

Thomas Schwarzenbach: Sie sind seit 2022 im Amt des Präsidenten. Was hat sich in diesem Jahr für Sie verändert, seit Sie Präsident sind?

Aldo Stoffel: Nach fünf Jahren als Sekretär habe ich gerne auch das Amt des Präsidenten der Sektion Tessin übernommen, um mit meinen Vorstandskollegen einige wichtige Ziele zu verwirklichen, wie die Ausbildung von Lernenden für unseren Sektor und die Weiterbildung im Allgemeinen, und vor allem um eine Vereinbarung mit ATIS zu treffen, um die Kräfte zu bündeln.

Giovanni Vigorito: Die Wichtigkeit, unsere Branche in der Westschweiz zu vertreten, und mich für die verschiedenen Themen und Mitglieder einzubringen.

Thomas Schwarzenbach: Welche Schwerpunktthemen haben Sie als Präsident Ihrer Sektion gesetzt, um die vielfältigen Verbandstätigkeiten und Ziele weiterzuentwickeln?

Aldo Stoffel: Vorrangig geht es darum, in den Gremien von SPEDLOGSWISS und den Branchenverbänden in Italien verstärkt präsent zu sein, um Themen auszutauschen und unseren Mitgliedern die Möglichkeit zu geben, Informationen und Anleitungen bestmöglich zu nutzen, damit die sich immer schneller verändernden Situationen besser bewältigt werden können.

Giovanni Vigorito: Das vorrangige Thema ist die Aus- und Weiterbildung. Unsere Kommission ist bei der Unterstützung unserer Lernenden sehr aktiv, dies erfordert viel persönlichen Einsatz, und ich möchte ihnen für ihr Engagement herzlich danken. Unsere Zollkommission ist mit den wichtigen Änderungen wie Passar/DaziT bereit, schnell zu handeln. Und es ist auch wichtig, den Nachwuchs für unseren Vorstand vorzubereiten (und für jüngere Mitglieder Platz zu machen).

Thomas Schwarzenbach: Junge, geeignete Personen zu finden, die bereit sind, im Milizsystem zu arbeiten, ist nicht ganz einfach in einer Zeit, in der junge Menschen grossen Wert auf ihre Work-Life-Balance legen. Wie gestaltet sich dieser Umstand in Ihrer Region, wenn es darum geht, junge Menschen zu motivieren, sich in Verbandsgremien zu engagieren?

Aldo Stoffel: Es ist zwar richtig, dass sich die Bedürfnisse junger Menschen, die eine berufliche Tätigkeit aufnehmen, verändern, aber im Tessin finden wir glücklicherweise immer noch junge Menschen, die bereit sind, sich zu engagieren und in Arbeitsgruppen und Kommissionen mitzuarbeiten. Wir müssen uns mehr Zeit nehmen, um diese jungen Menschen zu begleiten und sie auf ihre neuen Aufgaben vorzubereiten, um Fehlritte zu vermeiden und ihren Beitrag zu würdigen, damit sie Freude daran finden, ihr Engagement fortzusetzen.

Giovanni Vigorito: Wie ich bereits zuvor erwähnt habe, ist es eines unserer Ziele, den Nachwuchs vorzubereiten, indem wir jüngere Menschen dazu motivieren, unseren Kommissionen beizutreten. Dies ist nicht leicht, wir haben dieses Thema kürzlich im Vorstand behandelt, und wir leiten einen Verjüngungsprozess mit Unterstützung der «Ehemaligen» ein.

Thomas Schwarzenbach: Überall und in jeder Branche fehlen die Arbeitskräfte. Was unternimmt der Vorstand Ihrer Sektion, um dem Arbeitskräftemangel in Ihrer Region entgegenzuwirken?

Aldo Stoffel: Noch gibt es im Tessin dank des grossen Pools an italienischen

Grenzgängern genügend Arbeitskräfte. Für die kommenden Jahre ist jedoch mit Engpässen zu rechnen. Ab 2024 wird in Italien ein neues Gesetz in Kraft treten, das den italienischen Arbeitnehmer dazu verpflichtet, auch in Italien Steuern zu zahlen. Grenzgänger könnten daher in Zukunft das Interesse daran verlieren, im Tessin zu arbeiten.

Giovanni Vigorito: Das ist ein wichtiges Thema. Unsere Sektion räumt der Ausbildung Priorität ein, um den Spediteur-Nachwuchs für die Zukunft sicherzustellen. Wir planen, ein «Marketing»-Programm bei unseren jungen Lernenden durch Beiträge einzuleiten, die die Aufstiegsmöglichkeiten hervorheben (Beispiele von Unternehmen), auch wenn man nur über ein EFZ Kauffrau/Kaufmann Internationale Speditionslogistik verfügt. Damit sollen junge Menschen motiviert werden, nach ihrer Ausbildung in der Branche zu bleiben.

Thomas Schwarzenbach: Sie messen der Grundbildung – wie die übrigen unserer SPEDLOGSWISS-Sektionen auch – grosse Bedeutung bei. SPEDLOGSWISS Romandie bildet seit vielen Jahren aus, SPEDLOGSWISS Ticino plant, im August 2023 damit zu beginnen. Können Sie konkret schildern, wie sich die Grundbildung und die Zusammenarbeit mit den Firmen/Schulen gestaltet, gerade auch im Hinblick auf die KV-Reform?

Aldo Stoffel: Im Tessin stehen wir vor zwei Herausforderungen: Die erste besteht darin, Unternehmen zu finden, die bereit sind, Lernende einzustellen. Zum andern müssen wir die Lehre attraktiver gestalten und auf junge Menschen zugehen, um sie (oder ihre Eltern?) davon zu überzeugen, dass eine Lehre genauso valide ist wie ein Vollzeitstudium. Die hohe Abbrecherquote

(über 30 %) bei den Lehrverträgen ist für die Ausbildungsbetriebe sicherlich kein Anreiz. Der Tessiner Vorstand organisiert verschiedene Treffen, um junge Leute für unsere Berufe zu gewinnen, und dank der Unterstützung von Pro Juventute Ticino erhalten die Ausbildungsbetriebe viel Unterstützung, um die Zahl der Lehrvertragsabbrüche so weit wie möglich zu reduzieren. Die Reform hat ja die Qualifikationen der Lernenden zum Schwerpunkt und ist meiner Meinung nach eine weitere Verbesserung, die die Attraktivität der Lehre erhöht.

Giovanni Vigorito: Wir sind der Ansicht, dass die Ausbildung der wesentliche Daseinszweck von SPEDLOGSWISS Romandie ist. Grundbildung und Weiterbildung stehen im Zentrum unserer Anliegen, da es uns an lokal ausgebildetem, qualifiziertem Personal fehlt. Die Reform der BiVo 2023 wurde jetzt auf den Weg gebracht, und die Ausbildung sowohl in den ausbildenden Unternehmen als auch von unseren Lehrkräften wird in diesem Frühjahr beginnen, um zum Schuljahresbeginn 2023 gut vorbereitet zu sein. Wir haben nur wenig Kontakt zu den Schulen. Das «Office pour l'Orientation et la Formation Professionnelle» (OFPC, Amt für Berufsbildung und Berufsberatung) ist unser wichtigster Ansprechpartner. Die Diskussionen mit dieser staatlichen Fachstelle sind sehr erfolgreich.

Thomas Schwarzenbach: Vielerorts hat sich der Stellenwert des Lernenden mit der Berufsreform nochmals deutlich verändert. So wird jedem/jeder längerfristig denkenden Berufsbildner*in bewusst, dass die Ausbildung von Lernenden eine Investition in die Zukunft ist, auch für den eigenen Betrieb. Zeiten, wo der Lernende für Handlangerarbeiten und das grosse Reine-

machen am Freitag eingesetzt wurde, sind vorbei. Wie nehmen Sie diesen Wandel in der Westschweiz und im Tessin wahr?

Aldo Stoffel: Um bei der Ausbildung von Lernenden erfolgreich zu sein, müssen sich die Ausbildungsbetriebe schnell an die Entwicklungen anpassen. Die Reform der Ausbildungspläne ist ein starker Anreiz, Gewohnheiten zu ändern. Im Tessin bleiben Jugendliche, die ihre Lehre abgeschlossen haben, aufgrund der kleineren Grösse der Unternehmen oft nicht in ihrem Ausbildungsbetrieb, sondern suchen sich eine neue Stelle in der Schweiz oder im Ausland, um zusätzliche berufliche und sprachliche Fähigkeiten zu erwerben.

Giovanni Vigorito: Ich glaube, dass diese Veränderung vor einigen Jahren bereits stattgefunden hat, doch leider sind unsere Lernenden trotz alledem nicht unbedingt interessiert, in der Branche zu bleiben. Wir müssen unbedingt unseren Beruf attraktiver machen und die Karrieremöglichkeiten für junge Leute in unseren Fachbereichen herausstellen.

Thomas Schwarzenbach: Die Westschweiz resp. der Kanton Tessin hat das gleiche Problem wie die Deutschschweiz: Wir kämpfen gegen den Lernendenmangel. Wie wirken Sie diesem Defizit entgegen?

Aldo Stoffel: Wie bereits erwähnt, haben die Tessiner Unternehmen die Möglichkeit, neue und vielleicht bereits ausgebildete Arbeitskräfte über der Grenze in Italien zu gewinnen. Aber für wie lange noch? Das neue Abkommen mit Italien über die steuerliche Behandlung von Grenzgängern, das 2024 in Kraft treten wird, wird sicherlich Auswirkungen haben, die heute noch nicht klar absehbar sind.



Giovanni Vigorito: Unsere Kommission Bildung ist sehr aktiv, sie nimmt an Informationsveranstaltungen in Schulen teil, ist in dem Berufsinformationszentrum «Cité des métiers» vertreten, und wir werden auch in Werbung investieren.

Thomas Schwarzenbach: SPEDLOGSWISS hat in Zusammenarbeit mit der GS1 den Lehrgang Supply Chain Manager*in mit Fachrichtung Internationale Speditionslastik lanciert. Die Weiterbildung wird vorerst in der Deutschschweiz angeboten. Können Sie sich vorstellen, dass dieses Weiterbildungsangebot auch in Ihrer Region Anklang findet? Besteht in Ihrer Region die Nachfrage?

Aldo Stoffel: Weiterbildungen spielen bei der Karriereplanung junger Menschen eine wichtige Rolle. Aber im Tessin gibt es in unserer Branche kaum Weiterbildungsmöglichkeiten. SPEDLOGSWISS bietet keine spezifische Ausbildung in italienischer Sprache an: Mitarbeitende, die dies wünschen, suchen nach Lösungen in Italien.

Giovanni Vigorito: Ich weiss es nicht. Unsere Herausforderung ist es, eine ausreichende Zahl an Teilnehmenden zu haben, um eine Ausbildung in französischer Sprache einzuführen. Ich weiss nicht, warum die Einführung bestimmter Ausbildungen in der Westschweiz schwerer ist als in der Deutschschweiz. Wir werden dieses Thema der Weiterbildung in unserem Vorstand behandeln.

Thomas Schwarzenbach: Können Sie uns etwas zu Ihrer Mitgliederstruktur in Ihrer Sektion sagen? Spürt das einzelne Mitglied aus Ihrer Sicht die Vorteile der Zusammenarbeit mit dem Verband und die Einbindung in die Verbandsstrukturen?

Aldo Stoffel: Leider spüren die Tessiner Mitglieder wenig von der Präsenz und Unterstützung von SPEDLOGSWISS. Im Tessin sind wir täglich mit der italienischen Bürokratie konfrontiert. SPEDLOGSWISS hingegen konzentriert sich auf die Schweiz und Deutschland. Die Hälfte unserer angeschlossenen Unternehmen sind Tochtergesellschaften oder Niederlassungen, deren Hauptsitz in der Deutschschweiz liegt. Die andere Hälfte sind Tessiner Unternehmen, die nicht bereit sind, die doppelten Kosten für die Mitgliedschaft zu tragen, da sie nicht alle Dienstleistungen von SPEDLOGSWISS in Anspruch nehmen können (siehe Kurse nur auf Deutsch und Französisch). Die rund 20 Unternehmen, die heute ATIS angeschlossen sind, sind sich bewusst, dass es für sie keinen grossen Vorteil bringt, isoliert zu bleiben, und es wird sich bald zeigen, ob es dem Vorstand gelingt, seine Mitglieder davon zu überzeugen, ATIS aufzulösen und SPEDLOGSWISS beizutreten.

Giovanni Vigorito: Wir haben neben dem Vorstand verschiedene Kommissionen eingerichtet: Bildung, Luftfracht, Seefracht, Zoll, Paritätische Kommission, Strasse. Dies ermöglicht es unseren Einzelmitgliedern, für nahezu alle Themen einen Ansprechpartner zu haben und zugleich die Unterstützung unserer Geschäftsstelle zu erhalten, die von FER professionell geführt wird und uns bei bestimmten rechtlichen Fragen unterstützt. Dies ist meines Erachtens ein echter Pluspunkt.

Thomas Schwarzenbach: Die Verbandsstätigkeit in der Sektion ist immer auch an die lokalen wirtschaftspolitischen Begebenheiten geknüpft. Wie gestaltet sich die Zusammenarbeit in Ihrer Region mit den Akteuren vor Ort (Behörden, Schulen, Politik)?

Aldo Stoffel: Unsere Beziehungen zu den Behörden sind im Allgemeinen gut. Aber die Probleme des Wettbewerbs und der Wettbewerbsfähigkeit zwingen unsere Mitglieder dazu, ständig nach neuen Lösungen zu suchen. Das kantonale Gesetz über die Mindestlöhne, die Einführung des CNL (Standardarbeitsvertrag) für Spediteure, die Flexibilisierung der Arbeitszeiten, die Besteuerung der Fernarbeit in Italien usw. sind alles Themen, um die wir uns gekümmert haben, um die Interessen unserer Mitglieder zu schützen.

Giovanni Vigorito: Wir haben eine Kommission Öffentlichkeitsarbeit, und die Vorstandsmitglieder sind bei FER, CCIG, AERIA+, verschiedenen Handelskammern der Westschweiz, IG Air Cargo und anderen Verbänden vertreten. Es ist eine wichtige Aufgabe der Mitglieder unseres Vorstands, das Networking mit den verschiedenen Behörden aktiv zu pflegen, um immer sicherzustellen, dass die grosse Bedeutung unserer Branche in der Region anerkannt wird.

Thomas Schwarzenbach: Die Pandemiejahre haben unserer Branche zwar viel Kraft und Durchhaltewillen abgefordert. Wir wurden aber belohnt mit soliden Finanzabschlüssen, einer Anerkennung durch den Bund als «systemrelevant» und wohl auch einer besseren Wahrnehmung in der Gesellschaft. Nun scheinen sich die Logistikketten wieder zu normalisieren, die Planbarkeit der expeditionellen Abläufe kehrt zurück und die Verfügbarkeit von Ladekapazitäten verbessert sich zusehends. Welche hauptsächlichen Entwicklungen für unsere Branche sehen Sie in den kommenden 2 bis 3 Jahren?

Aldo Stoffel: In den nächsten zwei bis drei Jahren wird unsere Branche damit beschäftigt sein, sich auf das neue Zollgesetz (BAZG) einzustellen. Welche Konsequenzen sich aus der Digitalisierung der Zollverfahren ergeben werden, fragen sich alle mit einer gewissen Besorgnis. Die Umstrukturierung und Entwicklung des Hafens von Genua ist eine weitere grosse Herausforderung, von der unsere Branche profitieren dürfte. Die Aufrechterhaltung der langen Tradition und des hohen Know-hows der vielen internationalen Logistik- und Transportunternehmen in Chiasso ist ein hehres Ziel, das aufgrund von steuerlichen Aspekten, bürokratischem Aufwand und den Forderungen der Gewerkschaften immer schwieriger zu erreichen ist.

Giovanni Vigorito: Ich denke, wir sind ziemlich überrascht, wie schnell etwa die Fluggesellschaften wieder fast zu einer Situation wie vor der Corona-Pandemie zurückgekehrt sind. Meines Erachtens wird uns vor allem ein Rückstand bei der Infrastruktur in den Häfen, auf den Autobahnen und anderswo Probleme bereiten, um die Nachfrage zu bedienen, die in den kommenden Jahren weiter wachsen wird.

Thomas Schwarzenbach: Beide Gebiete, die Westschweiz und das Tessin, sind eng mit ihren Nachbarländern Frankreich und Italien verknüpft. Dies bezüglich der Warenströme, der Kundenportfolios und der Arbeitnehmenden. Welche spezifischen Schwierigkeiten und Chancen im Zusammenhang mit ihren Nachbarländern sehen Sie für Ihre Sektion?

Aldo Stoffel: Um erfolgreich im Geschäft zu bleiben, muss ein Tessiner Unternehmer alle Möglichkeiten ausloten. Die Digitalisierung wird das Thema der

Zukunft sein: Ohne Innovation gibt es keine Zukunft. Ausserdem blickt das Tessin mit grossem Interesse auf die Entwicklung des Hafens von Genua.

Giovanni Vigorito: Die Beziehungen zu unseren Nachbarländern zählen ebenfalls zu den wichtigen Faktoren des Wachstums und des Erfolgs unserer Region, für den Handel ebenso wie für erleichterte Möglichkeiten für uns, qualifizierte Arbeitskräfte zur Unterstützung unserer Wirtschaft zu finden. Ich sehe keine grösseren Probleme mit unseren Nachbarn, doch die Überzeugungen eines jeden sind unterschiedlich, auch wenn wir dieselbe Sprache sprechen, und dies hängt stark von unserer Politik bzw. ihrer jeweiligen Politik ab. In unserer Sektion versuchen wir vor allem, zusammen mit dem Schweizer Zoll einen regelmässigen und konstruktiven Austausch mit den französischen Zollbehörden zu pflegen.

Thomas Schwarzenbach: Unsere Branche ist es gewohnt, vernetzt und in Verbänden organisiert zusammenzuarbeiten. Das führte vor über 100 Jahren zur Gründung unseres nationalen Verbandes. Wagen wir einen Ausblick: Wie werden SPEDLOGSWISS Ticino und SPEDLOGSWISS Romandie in 50 Jahren organisiert sein, und welches werden dann die grössten Herausforderungen für Ihre lokalen Branchenverbände sein?

Aldo Stoffel: Ich werde dann sicher nicht mehr leben, aber ich habe den Eindruck, dass unsere Unternehmen dank Know-how und professioneller Gründlichkeit eine Zukunft haben werden. Die Verwaltung wird sicher schlanker sein, es wird vereinfachte Zollverfahren geben, digitale Plattformen und wer weiss was noch alles. Aber die menschliche Beziehung

wird nicht mit der künstlichen Intelligenz sterben. Und wir Spediteure werden da sein, im Dienste unserer Kunden und Partner. Es lebe SPEDLOGSWISS Ticino!

Giovanni Vigorito: Seit ich meine Ausbildung vor über 30 Jahren begonnen habe, habe ich gehört, dass unser Beruf verschwinden würde, dass der Handel erleichtert würde und der Verkehr überall nach dem Vorbild der Systemintegratoren ablaufen würde. Mehr als 30 Jahre später muss man jedoch feststellen, dass unser Beruf von zentraler Bedeutung ist, auch wenn er in unserer Wirtschaft unterschätzt wird. Es wird entscheidend sein, dass unser Verband die wichtigen Wendepunkte nicht verpassen darf, die uns erwarten, wie etwa Digitalisierung, Umwelt usw., und dass wir immer engagiert mit dabei sind, indem wir unsere Mitglieder bei diesen Herausforderungen unterstützen.

Thomas Schwarzenbach: Lieber Aldo Stoffel, lieber Giovanni Vigorito, herzlichen Dank für das interessante Gespräch.



Magazzini generali punto franco, Chiasso

Un'intervista con Aldo Stoffel e Giovanni Vigorito

Aldo Stoffel e Giovanni Vigorito sono dal 2022 Presidenti della loro sezione di SPEDLOGSWISS, Stoffel nella sezione Ticino e Vigorito nella sezione Romandia. Thomas Schwarzenbach ha parlato con loro di come hanno inaugurato la loro nuova carica, cos'è successo da allora e quali prospettive vedono per il futuro.

Thomas Schwarzenbach: Dal 2022 ricoprite il ruolo di Presidenti. Cos'è cambiato quest'anno per voi, da quando siete entrati in carica come presidenti?

Aldo Stoffel: Dopo 5 anni quale segretario, ho accettato con piacere di svolgere anche la funzione di presidente della sezione Ticino, per realizzare con i colleghi di comitato alcuni importanti obiettivi come la formazione di apprendisti per il nostro settore e la formazione continua in generale e soprattutto trovare un accordo con ATIS per unire le forze.

Giovanni Vigorito: L'importanza di rappresentare il nostro settore nella Svizzera occidentale e il mio coinvolgimento nei diversi temi e con i diversi membri.

Thomas Schwarzenbach: A quali temi ha dato priorità in quanto presidente della sua sezione al fine di sviluppare ulteriormente le svariate attività e finalità dell'associazione?

Aldo Stoffel: La priorità è di essere sempre più presenti nei consessi di SPEDLOGSWISS e delle associazioni del settore in Italia, per condividere le problematiche e permettere ai nostri associati di usufruire al massimo delle informazioni e indicazioni per meglio affrontare le situazioni in continua evoluzione con ritmi sempre più pressanti.

Giovanni Vigorito: I temi prioritari sono la formazione e la formazione continua. La nostra commissione è molto attiva nel fornire supporto ai nostri studenti; questo richiede molto impegno a livello personale e colgo l'occasione per ringraziarli di cuore. La nostra commissione doganale è pronta a intervenire rapidamente con le modifiche importanti come Passar/DaziT. Ed è importante anche preparare le nuove leve per il nostro consiglio direttivo (e fare posto ai membri più giovani).

Thomas Schwarzenbach: Trovare persone giovani, adatte, pronte a operare nel sistema di milizia non è facilissimo in un momento in cui i giovani attribuiscono molto valore all'equilibrio lavoro/vita personale. Come è possibile gestire questa circostanza nella vostra regione se si tratta di motivare i giovani e le giovani a impegnarsi negli organi dell'associazione?

Aldo Stoffel: Le esigenze dei giovani che iniziano un'attività professionale sono in evoluzione è vero, ma in Ticino, per fortuna, si trovano ancora giovani che hanno voglia di impegnarsi e collaborare in seno a gruppi di lavoro e commissioni. Dobbiamo dedicare più tempo per accompagnare e preparare questi giovani alle nuove funzioni per evitare passi falsi e valorizzare il loro contributo perché trovino soddisfazioni a continuare nel loro impegno.

Giovanni Vigorito: Come ho già accennato, uno dei nostri obiettivi è preparare le nuove leve motivando i più giovani a entrare nelle nostre commissioni. Non è una cosa facile e recentemente abbiamo discusso questo tema nel consiglio direttivo; abbiamo avviato un processo di ringiovanimento con il supporto degli «ex».

Thomas Schwarzenbach: La manodopera manca ovunque, in tutti i settori. Che cosa sta facendo il consiglio direttivo della vostra sezione per contrastare la carenza di manodopera nella vostra regione?

Aldo Stoffel: Per ora in Ticino si trovano ancora collaboratori, grazie al vasto bacino dei frontalieri italiani. Ma prevediamo scarsità nei prossimi anni. Dal 2024 in Italia entrerà in vigore una nuova legge che obbligherà il collaboratore italiano a pagare le tasse anche in Italia. I frontalieri potrebbero quindi perdere interesse in futuro a lavorare in Ticino.

Giovanni Vigorito: Questo è un tema molto importante. La nostra sezione dà priorità alla formazione nell'ottica di garantire una nuova generazione di spedizionieri per il futuro. Abbiamo previsto di lanciare un programma di «marketing» per i nostri giovani studenti, con contributi che porranno l'accento sulle opportunità di fare carriera (esempi di imprenditori) anche

se si dispone soltanto di un attestato di Impiegato/o di commercio AFC in logistica delle spedizioni internazionali. In questo modo i giovani si sentiranno più motivati a restare nel settore anche alla conclusione della loro formazione.

Thomas Schwarzenbach: Voi attribuite grande importanza alla formazione di base – come del resto anche le altre sezioni di SPEDLOGSWISS. SPEDLOGSWISS Romandia offre tirocini da anni, SPEDLOGSWISS Ticino prevede di iniziare nell'agosto 2023. Potete spiegare in modo concreto come si strutturano la formazione di base e la collaborazione fra aziende e scuole, soprattutto in considerazione della riforma della formazione di base commerciale?

Aldo Stoffel: In Ticino abbiamo 2 problemi: il primo è trovare aziende disposte ad assumere apprendisti. Il secondo è diventare attrattivi e avvicinare i giovani per convincerli (o i loro genitori?) che un tirocinio è altrettanto valido quanto continuare gli studi a tempo pieno. L'elevato tasso di abbandono (oltre il 30 %) di contratti di tirocinio non è certamente stimolante per le aziende formatrici. Il comitato ticinese organizza diversi incontri per attirare giovani leve alle nostre professioni e grazie al supporto di Pro Juventute Ticino le aziende formatrici usufruiscono di un grande aiuto per ridurre al massimo le rotture di contratto di tirocinio. La riforma, puntando alle competenze, a mio parere è un ulteriore miglioramento che renderà più attrattiva la formazione degli apprendisti.

Giovanni Vigorito: Noi crediamo che la formazione sia la nostra principale ragione d'essere di SPEDLOGSWISS Romandia. La formazione di base e la formazione continua sono al centro dei nostri interessi poiché ci manca personale qualificato e formato a livello locale. È partita ora la riforma secondo l'ordinanza OFor 2023 e la formazione, sia nelle aziende formatrici sia del nostro personale docente, inizierà questa primavera al fine di garantire una buona preparazione per l'inizio dell'anno scolastico 2023. Abbiamo pochi contatti con le scuole. L'«Office pour l'Orientation et la Formation Professionnelle» (OFPC, Ufficio per l'orientamento e la formazione professionale) è il nostro interlocutore più importante. Le discussioni con questo organismo statale hanno avuto un esito molto positivo.

Thomas Schwarzenbach: In molte realtà, con la riforma della formazione, gli apprendisti hanno cambiato ancora una volta, e in modo importante, la loro scala di valori. Pertanto, tutti coloro che offrono una formazione professionale e vogliono pensare a lungo termine si rendono conto che la formazione degli apprendisti è un investimento per il futuro, anche per la propria azienda. Sono finiti i tempi in cui gli apprendisti venivano utilizzati per i lavori manuali e per fare fotocopie. Come percepite questo cambiamento nella Svizzera occidentale e in Ticino?

Aldo Stoffel: Le aziende formatrici per avere successo nella formazione di apprendisti devono rapidamente adattarsi alle evoluzioni. La riforma dei piani di formazione costituisce un forte stimolo al cambiamento delle abitudini. In Ticino, considerate le dimensioni più ridotte delle aziende, un giovane che ha terminato il suo tirocinio spesso non rimane alle di-

pendenze dell'azienda ma cerca un nuovo impiego in Svizzera interna o all'estero per acquisire ulteriori competenze professionali e linguistiche.

Giovanni Vigorito: Credo che questo cambiamento sia già avvenuto qualche anno fa, eppure, purtroppo, i nostri studenti non sono necessariamente interessati a rimanere nel settore. Dobbiamo assolutamente accrescere l'attrattiva della nostra professione e mettere in evidenza le opportunità di carriera per i giovani nei nostri settori di specializzazione.

Thomas Schwarzenbach: Rispetto al Canton Ticino, la Svizzera occidentale ha lo stesso problema della Svizzera tedesca: dobbiamo lottare contro la carenza di apprendisti. Come riuscite a far fronte a questo deficit?

Aldo Stoffel: Come già indicato prima, le aziende ticinesi hanno la possibilità di poter attingere nuove risorse umane oltre confine in Italia, e magari anche già formate. Ma per quanto tempo ancora? Il nuovo accordo con l'Italia sul trattamento fiscale dei frontalieri che entrerà in vigore nel 2024, sicuramente avrà degli effetti oggi non ancora ben identificabili.

Giovanni Vigorito: La nostra Commissione Istruzione è molto attiva, prende parte agli eventi informativi nelle scuole, ha una rappresentanza nel centro di informazione professionale «Cité des métiers» e investiremo anche in pubblicità.

Thomas Schwarzenbach: In collaborazione con GS1, SPEDLOGSWISS ha lanciato il tirocinio per Supply Chain Manager con specializzazione in logistica delle spedizioni internazionali. Questa formazione continua per il momento viene proposta



Magazzini generali punto franco, Chiasso

soltanto nella Svizzera tedesca. Pensate che questa offerta di formazione continua possa incontrare interesse anche nella vostra regione? Esiste una domanda in questo senso nella vostra regione?

Aldo Stoffel: La formazione continua è un tassello molto importante per offrire ai giovani un piano di carriera. Ma in Ticino la formazione continua nel nostro settore è scarsa. SPEDLOGSWISS non eroga formazioni specifiche in italiano: i collaboratori che lo desiderano cercano soluzioni in Italia.

Giovanni Vigorito: Non lo so. La nostra sfida è ottenere un numero sufficiente di partecipanti per avviare una formazione anche in lingua francese. Non so come mai dare il via a determinati percorsi di formazione nella Svizzera occidentale sia più difficile che nella Svizzera tedesca. Tratteremo questo tema legato alla formazione continua all'interno del consiglio direttivo.

Thomas Schwarzenbach: Ci potete raccontare qualcosa della struttura dei membri nella vostra sezione? Dal vostro punto di vista, il singolo membro percepisce i vantaggi di lavorare con l'associazione e di essere integrato nelle strutture dell'associazione?

Aldo Stoffel: Purtroppo i membri ticinesi sentono poco la presenza e il supporto di SPEDLOGSWISS. In Ticino siamo quotidianamente confrontati con la burocrazia italiana. SPEDLOGSWISS invece è concentrata sulla Svizzera e la Germania. La metà delle nostre aziende affiliate sono filiali o succursali la cui casa madre si trova in Svizzera tedesca. L'altra metà sono aziende ticinesi, le quali non sono felici di pagare il doppio costo della quota

sociale, dal momento che non possono usufruire integralmente di tutti i servizi offerti da SPEDLOGSWISS (vedi corsi solo in tedesco e francese). La ventina di ditte oggi affiliate a ATIS sono coscienti che non hanno grossi vantaggi a restare isolati e a breve si vedrà se il loro comitato riuscirà a convincere i propri associati a sciogliere ATIS per aderire a SPEDLOGSWISS.

Giovanni Vigorito: Oltre al consiglio direttivo, abbiamo istituito diverse commissioni: Istruzione, Trasporto aereo, Trasporto marittimo, Dogana, Commissione Paritetica, Circolazione stradale. Questo permette ai nostri singoli membri di avere un referente praticamente per tutte le tematiche e di ricevere allo stesso tempo il supporto del nostro segretariato, che è gestito professionalmente da RPC e che ci aiuta per determinate questioni legali. A mio avviso questo rappresenta un grande vantaggio.

Thomas Schwarzenbach: L'attività dell'associazione nella sezione è sempre legata anche alle condizioni economiche e politiche locali. Nella vostra regione com'è organizzata la collaborazione con le parti interessate in loco (autorità, scuole, politica)?

Aldo Stoffel: I nostri rapporti con le Autorità in generale sono buoni. Ma i problemi di concorrenza e di competitività spingono i nostri associati a cercare continuamente nuove soluzioni. La legge cantonale sui salari minimi, l'introduzione del CNL (contratto normale di lavoro) per gli spedizionieri, la flessibilità sulla durata del lavoro, il telelavoro tassato in Italia, ecc. sono tutte questioni che ci hanno occupato per tutelare gli interessi dei nostri associati.

Giovanni Vigorito: Abbiamo una Commissione Pubbliche relazioni e i membri del consiglio direttivo sono rappresentati presso RPC, CCIG, AERIA+, diverse camere di commercio della Svizzera occidentale, IG Air Cargo e altre associazioni di categoria. Compito importante dei membri del nostro consiglio direttivo è quello di mantenere attivamente i contatti con le varie autorità per assicurare che si riconosca sempre la rilevanza del nostro settore nella regione.

Thomas Schwarzenbach: Gli anni della pandemia hanno richiesto molta forza e perseveranza nel nostro settore. Però siamo stati premiati con bilanci solidi, con il riconoscimento da parte della Federazione come struttura «di rilevanza sistemica» e anche con una migliore percezione da parte della società. Ora le catene logistiche sembrano tornare alla normalità, ritorna anche la possibilità di pianificare i processi di spedizione e la disponibilità di capacità di carico migliora a vista d'occhio. Secondo voi quali saranno i principali sviluppi nel nostro settore nei prossimi 2 o 3 anni?

Aldo Stoffel: Per i prossimi 2-3 anni il nostro settore sarà impegnato nell'adeguarsi alla nuova Legge della dogana (UDSC). Quali conseguenze scaturiranno dalla digitalizzazione delle procedure doganali se lo chiedono tutti con una certa preoccupazione. La ristrutturazione e lo sviluppo del porto di Genova è un'altra grande sfida che dovrebbe portare beneficio al nostro settore. Mantenere a Chiasso la lunga tradizione ed elevato know-how delle numerose aziende di logistica e trasporti internazionali è un obiettivo nobile che diventa sempre più difficile a gestire per gli aspetti fiscali, la burocrazia amministrativa e le pretese dei sindacati.

Giovanni Vigorito: Penso che siamo parecchio sorpresi della rapidità con cui ad esempio le compagnie aeree sono tornate a una situazione paragonabile a quella pre-Covid... A mio avviso sarà soprattutto l'arretratezza delle infrastrutture nei porti, nelle autostrade e altrove a crearci problemi nel soddisfare la domanda, che continuerà a crescere nei prossimi anni.

Thomas Schwarzenbach: Entrambi i territori, la Svizzera occidentale e il Ticino, sono strettamente legati ai paesi confinanti, Francia e Italia. Questo vale per il flusso di merci, il portafoglio clienti e la forza lavoro. Quali sono le difficoltà e le opportunità specifiche che vedete per la vostra sezione in relazione ai paesi confinanti?

Aldo Stoffel: Per continuare con successo la propria attività, un imprenditore ticinese deve valutare ogni opportunità. La digitalizzazione sarà il tema del futuro: senza innovazione non ci sarà possibilità di avere un futuro. Inoltre il Ticino guarda con molto interesse allo sviluppo del porto di Genova.

Giovanni Vigorito: Anche le relazioni con gli stati confinanti rientrano fra i fattori importanti per la crescita e il successo della nostra regione, per il commercio e per le possibilità di trovare più facilmente manodopera qualificata a supporto della nostra economia. Non vedo grossi problemi con i nostri vicini, ma ognuno ha idee diverse, anche se parliamo la stessa lingua, e questo dipende fortemente dalla nostra politica e dalla loro rispettiva politica. Nella nostra sezione cerchiamo soprattutto di instaurare un dialogo costante e costruttivo con le autorità doganali francesi, in collaborazione con la dogana svizzera.

Thomas Schwarzenbach: Nel nostro settore siamo abituati a collaborare in rete e in associazioni, in modo organizzato. È questo che ci ha portato a fondare la nostra associazione nazionale più di 100 anni fa. Vi chiedo di osare una previsione: come saranno organizzati SPEDLOGSWISS Ticino e SPEDLOGSWISS Romandia fra 50 anni e quali saranno allora le maggiori sfide per le vostre associazioni professionali locali?

Aldo Stoffel: Io sicuramente non ci sarò più, ma ho l'impressione che grazie al know-how e la meticolosità professionale, le nostre aziende avranno un futuro. Sicuramente la burocrazia sarà più snella, ci saranno pratiche doganali semplificate, piattaforme digitali e chissà cosa d'altro. Ma la relazione umana non morirà con l'intelligenza artificiale. E noi spedizionieri saremo lì, al servizio dei nostri clienti e partners. Lunga vita a SPEDLOGSWISS Ticino.

Giovanni Vigorito: Già quando iniziai il mio percorso di formazione, 30 anni fa, si sentiva dire che la nostra professione sarebbe scomparsa, che il commercio sarebbe diventato più facile e che ovunque il traffico avrebbe seguito il modello dell'integrazione di sistemi. Ma dopo più di 30 anni si deve constatare che la nostra professione ha ancora un ruolo di primo piano, anche se viene sottovalutata dalla nostra economia. Sarà fondamentale che la nostra associazione non si lasci sfuggire le importanti transizioni che ci attendono, come la digitalizzazione, l'ambiente, ecc. e che ci impegniamo sempre nel sostenere i nostri membri in queste sfide.

Thomas Schwarzenbach: Caro Aldo Stoffel, caro Giovanni Vigorito, vi ringrazio molto per l'interessante conversazione.





Abschaffung Industriezölle: Was bedeutet dies für Schweizer Unternehmen und die Zolldienstleister?



Tom Odermatt
Manager Zoll und
Spedition
SPEDLOGSWISS

SPEDLOGSWISS hat sich im Rahmen der Vernehmlassung zur Abschaffung der Industriezölle im Jahr 2019 ausführlich geäussert. Die Tatsache, dass diese Stellungnahme fachlich

fundiert und ohne Bevorteilung einzelner Branchen ausfiel, bewirkte, dass uns der Bund zur Anhörung in der Kommission für Wirtschaft und Abgaben des Nationalrats (WAK-N) zu einem Hearing einlud. Wir führten dort aus, dass der Speditionswirtschaft durch einen Wegfall der Industriezölle weder ein Vorteil noch ein Nachteil entsteht, weshalb wir das Vorhaben aus wirtschaftspolitischer Sicht unterstützen.

Dass der Bundesrat unilateral alle Importzölle auf Industriegüter abbauen will, ist eine grundsätzlich gute Nachricht für Schweizer Unternehmen und ein Zeichen eines offenen Marktes und zeigt den Willen, auch weiterhin nicht auf protektionistische Ansätze, sondern auf eine liberale Wirtschaftsordnung zu setzen.

Im Sinne einer fachlichen Sensibilisierung des Schweizer Aussenhandels wiesen wir darauf hin, dass nach der Umsetzung der Vorlage zwar sicher ein finanzieller Vorteil

für viele Schweizer Unternehmen entstehen wird. Er entsteht aber nicht deshalb, weil diese künftig selbst verzollen oder die Verzollung per se wegfallen wird. Denn die Schweizer Verlager (Importeure, Exporteure) übergeben unseren Mitgliedsfirmen vor allem deshalb ihre Verzollungsaufträge, weil sie aufgrund der Qualifikation der Mitarbeitenden (fachliche Ausbildung) oftmals nicht in der Lage sind, die Verzollung selbst durchzuführen. Mindestens gleich wichtig ist allerdings die Tatsache, dass es hier um Haftungsfragen mit hohem finanziellem Risiko geht, welche Schweizer Verlager mit Absicht und sicher auch weiterhin ihrem Zolldienstleister in Auftrag geben.

Nebst den Informationen der Bundesverwaltung wird SPEDLOGSWISS zusammen mit economiesuisse aktiv mithelfen, die importierenden und exportierenden Schweizer Unternehmen darin zu schulen, was sie auch nach der Abschaffung der Industriezölle dokumentieren müssen, um einen reibungslosen Grenzübergang ihrer Waren sicherzustellen.

Im folgenden Interview beleuchten wir die Details dazu genauer.

SPEDLOGSWISS: Das Thema «Abschaffung der Industriezölle» begleitet uns seit 2019. In der Box erklären wir, worum es geht. Der Bundesrat hat am 2. Februar 2022 beschlossen, dass die Aufhebung per 1. Januar 2024 in Kraft treten wird. Einige unserer Mitgliedsfirmen wurden von ausländischen Firmen schon befragt,

als im letzten Oktober bekannt wurde, ob dies ab sofort gelte. Wieso braucht es 2 Jahre, um dies umzusetzen?

SECO: Mit dem 1. Januar 2024 hat der Bundesrat das Datum für das Inkrafttreten der Massnahme so gewählt, dass allen Akteuren in der Wirtschaft sowie in der Verwaltung genügend Vorlaufzeit für die erforderlichen technischen und organisatorischen Anpassungen (z.B. Anpassung des Schweizerischen Gebrauchstarifs Tares) zur Verfügung steht und dabei die Umstellungsaufwände so tief wie möglich gehalten werden können. Der Bundesrat hat bei der Wahl des Datums der Inkraftsetzung ebenfalls die Finanzplanung des Bundes berücksichtigt.

SPEDLOGSWISS: Für diejenigen Mitgliedsfirmen von uns, die das SECO vielleicht nicht oder wenig kennen: Was ist die Rolle des SECO?

SECO: Innerhalb der Bundesverwaltung ist das Staatssekretariat für Wirtschaft (SECO) im Eidgenössischen Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung (WBF) zuständig für die Leitung und Durchführung des durch den Bundesrat am 20. Dezember 2017 beschlossenen Teilprojektes «Aufhebung der Industriezölle» im Rahmen des Massnahmenpakets «Import erleichterungen gegen die Hochpreisinsel». Die Aufhebung der Industriezölle erleichtert den Import von Industrieprodukten und ermöglichte den Unternehmen Zugang zu günstigeren Vorleistungen aus dem Ausland. Zudem stärkt sie die Wett-

bewerbsfähigkeit der Schweizer Wirtschaft im Inland und beim Export. Und nicht zuletzt profitieren Konsumentinnen und Konsumenten von tieferen Preisen für importierte Konsumgüter.

SPEDLOGSWISS: Und die Rolle des BAZG?

BAZG: Die Herabsetzung der Zollansätze für Industrieprodukte auf null sowie die Vereinfachung der Zolltarifstruktur werden durch das BAZG umgesetzt. Dies beinhaltet die Anpassung des Zolltarifgesetzes, die Implementierung der Stammdaten in die Datenbanken, die Anpassung des schweizerischen Zolltarifs Tares und das Bereitstellen von Informationen an die verschiedenen Stakeholder. Die Wirtschaftsbeteiligten finden auf der Homepage des SECO (Aufhebung Industriezölle (admin.ch)) sowie des BAZG Informationen zu den geplanten Änderungen (www.bazg.admin.ch/Informationen Firmen/Zolltarif-Tares/Aufhebung der Industriezölle).

SPEDLOGSWISS: Als SPEDLOGSWISS haben wir im September 2019 unsere Stellungnahme eingereicht. Daraufhin wurden wir nach Bern eingeladen. In der WAK-N (Kommission für Wirtschaft und Abgaben Nationalrat) durften Manuela Neeb (die damalige Vorsitzende der Zollkommission der SPEDLOGSWISS) und ich unsere Punkte vortragen und konnten 1:1 auf Fragen der WAK-Mitglieder antworten. Wir möchten betonen und wiederholen, was wir sowohl in der Stellungnahme und an der Anhörung in Bern sagten, dass wir grundsätzlich nicht gegen die Abschaffung sind, aber klar herausstreichen möchten, wo wir die Knackpunkte und Schwierigkeiten sehen.

Reexporteure müssen gültige Ursprungsnachweise nach wie vor liefern können. Denn diese Waren dürfen nur mit gültigen

Vorursprungsnachweisen im Bestimmungsland zollfrei oder zollbegünstigt eingeführt werden. Hier sehen wir die Schwierigkeit, dass die Versender im Ursprungsland die nötigen Ursprungsnachweise nicht mehr liefern (weil ihre Sendungen bei uns zollfrei eingeführt werden können), oder nur gegen Entgelt, oder die Dokumente auf mühsamem Weg angefordert werden müssen. Der Schweizer Reexporteur wird sich der Problematik wohl erst bei einer allfälligen Nachkontrolle im Importland bewusst werden.

Die Zollkontrolle obliegt der ausländischen Behörde und kann noch Jahre später und rückwirkend erfolgen. Sollte sich herausstellen, dass die Präferenzen nicht nachgewiesen werden können, können Strafe und Zollnachforderungen auf die Schweizer Lieferanten zukommen.

SPEDLOGSWISS: Was bedeutet dies für den Verzollungsprozess?

BAZG: Der Verzollungsprozess bleibt gleich, die Zollanmeldung muss nach wie vor eingereicht werden. Jedoch ergeben sich für Importeure Vereinfachungen in der Tarifeinreihung oder eine Reduktion der möglichen Präferenzveranlagungen. Weiter realisiert das BAZG Vereinfachungen und Erleichterungen im grenzüberschreitenden Warenverkehr im Rahmen des Programms DaziT. Insbesondere soll eine vereinfachte Zollanmeldung umgesetzt werden, welche aufgrund des Wegfalls der Industriezölle vermehrt in Anspruch genommen werden kann. Der Abwicklungsprozess wird damit deutlich einfacher werden.

SPEDLOGSWISS: Es wird viel Informationen und Unterstützung seitens der Wirtschaftsverbände brauchen, um die

Importeure zu schulen und die Reexporteure zu sensibilisieren. Hier schätzen wir die Zusammenarbeit mit dem BAZG und dem SECO.

Es muss sichergestellt werden, dass sich die Importeure und Reexporteure ihrer Verantwortung bewusst sind und falls notwendig ihre Prozesse anpassen. Der Importeur muss seinem Lieferanten erklären, dass die Präferenznachweise für ihn nach wie vor erforderlich sind und dass er diese deshalb auch weiterhin zustellen muss. Zudem müssen die Rollen und Aufgaben zwischen dem Importeur und seinem Zolldienstleister klar definiert sein. Was sind die konkreten Planungen hinsichtlich der Schulung betroffener Unternehmen Ihrerseits?

BAZG: Es trifft zu, dass unabhängig vom Zollabbau bei der Einfuhr in gewissen Fällen (Vor-)Ursprungsnachweise nötig sind, wenn bei der Wiederausfuhr ein Ursprungsnachweis ausgestellt werden soll. Die Fälle sind in den FAQs zum Industriezollabbau des SECO aufgeführt. Dies ist schon jetzt so. Wie oben bereits erwähnt, stellen wir die notwendigen Informationen zur Verfügung. Wichtig für Ausführende ist in erster Linie, dass die ausländischen Lieferanten – in den Fällen, wo es verlangt wird – weiterhin Ursprungsnachweise ausstellen und nicht wegen des Zollabbaus darauf verzichten. Das BAZG empfiehlt, dies gegebenenfalls vertraglich abzusichern.

SPEDLOGSWISS: Wer ist verantwortlich für die präferenzielle Abfertigung? Kann noch immer ein Haken gesetzt werden? Wer archiviert die Dokumente?

BAZG: Diejenige Person, welche die Zollanmeldung erstellt, ist für die präferenzielle Abfertigung verantwortlich.

Wird die Industrieware präferenziell veranlagt, so gilt die Veranlagungsverfügung mit ausgewiesener Präferenz als Vorursprungsnachweis im Hinblick auf Wiederausfuhren. Verantwortlich für die Archivierung des Einfuhr-Ursprungsnachweises ist in solchen Fällen der Anmelder, der den Ursprungsnachweis für allfällige Nachkontrollen im Zusammenhang mit Wiederausfuhren mit Ursprungsnachweis zur Verfügung halten muss. Wird auf die Präferenzveranlagung verzichtet, so gilt der formell gültige Ursprungsnachweis selbst als Vorursprungsnachweis. In solchen Fällen muss der Wiederausführer diesen Ursprungsnachweis archivieren.

Das BAZG empfiehlt, dass sich der Importeur und der Anmelder absprechen, ob eine Präferenzveranlagung vorgenommen werden soll (und damit die Veranlagungsverfügung als Vorursprungsnachweis herangezogen werden kann) oder eben nicht. Von Seiten des Anmelders ist darauf zu achten, dass bei einem Verzicht auf Präferenzveranlagung die Ursprungsnachweise dem Importeur weitergeleitet werden.

SPEDLOGSWISS: Wir sind überzeugt, dass die Mehrheit der exportierenden Wirtschaft sich zum aktuellen Zeitpunkt der Problematik noch nicht bewusst ist. Hier müssen die verschiedenen Verbände zusammenspannen und mit Kampagnen und Schulungen die Firmen auf den Wechsel vorbereiten.

Der Wirtschaft wurde nebst dem Wegfall der Industriezölle auch eine vereinfachte Administration versprochen. Das hört sich im ersten Moment nach Minderaufwand an. Stimmt das auch?

SECO: Mit der Aufhebung der Industrie-

zölle können administrative Einsparungen bei der Beschaffung von Ursprungsnachweisen, deren Kontrolle und allfälligen Nachprüfungsverfahren, Archivierung der Dokumente sowie der möglichen Zahlung der Zollschuld gemacht werden. Gemäss einer Schätzung des Wirtschaftsberatungsunternehmens B.S.S. resultieren auf Seiten der Importeure dadurch administrative Einsparungen von rund 100 Mio. CHF pro Jahr.

Die Vereinfachung bei der Beschaffung von Ursprungsnachweisen besteht darin, dass die Erbringung der Ursprungsnachweise im Rahmen der Freihandelsabkommen oder des APS (Allgemeines Präferenzsystem zugunsten der Entwicklungsländer) für alle Industrieprodukte, bei denen zum Zeitpunkt der Einfuhr sicher feststeht, dass sie in der Schweiz verbleiben bzw. konsumiert oder in der Schweiz ausreichend verarbeitet werden, wegfällt. Detaillierte Auskünfte dazu finden Sie in unserem Q&A.

SPEDLOGSWISS: Für unsere Zolldienstleister bleibt die Arbeit grundsätzlich dieselbe. Die Waren müssen korrekt tarifiert werden und der Prozess der Verzollung bleibt damit eher gleich aufwendig wie bis anhin. Können Sie dieser Aussage zustimmen?

BAZG: Die Aussage stimmt nur teilweise. Es ist richtig, dass der Grundprozess der Verzollung durch den Industriezollabbau keine Veränderung erfährt. Wird jedoch keine Präferenzveranlagung vorgenommen, weil der Zollansatz null beträgt bzw. kein Vorursprungsnachweis benötigt wird, da die Ware mit Sicherheit in der Schweiz verbleibt, kann auf die Kontrolle der formellen Richtigkeit des Ursprungsnachweises verzichtet werden. In solchen Fällen entfällt auch die Archivierung des

Ursprungsnachweises. Aufgrund der fehlenden fiskalischen Relevanz fallen zudem einerseits ein Risikobereich hinsichtlich Zollnachforderungen weg, andererseits provisorische Veranlagungen wegen noch fehlendem Ursprungsnachweis.

SPEDLOGSWISS: Was sind die nächsten Schritte?

SECO: Die Aufhebung der Industriezölle zusammen mit der Vereinfachung der Zolltarifstruktur wird am 1. Januar 2024 in Kraft treten. Um alle betroffenen Stakeholder optimal auf die Inkraftsetzung vorzubereiten, haben das SECO und das BAZG im Frühjahr 2022 eine virtuelle Informationsveranstaltung mit der Wirtschaft durchgeführt und laufende Informationen auf der Website zur Verfügung gestellt. Eine zweite Informationsveranstaltung soll im Sommer 2023 stattfinden.

SPEDLOGSWISS: Unser Ziel ist es, zusammen mit dem SECO, dem BAZG und der economiesuisse, der produzierenden Industrie und dem Handel zu helfen, das Risiko von fehlenden Ursprungsnachweisen zu minimieren und so sicherzustellen, dass die Aufhebung der Industriezölle für die exportierende Wirtschaft nicht zum Bumerang wird.

Kontakt: SECO: info.afwa@seco.admin.ch
BAZG: grundlagen@bazg.admin.ch

Abschaffung der Industriezölle in Kürze

Die Aufhebung der Industriezölle (BBl 2021 2330) tritt am 1. Januar 2024 in Kraft. Dies hat der Bundesrat in seiner Sitzung vom 2. Februar 2022 entschieden, nachdem die notwendige Änderung des Zolltarifgesetzes am 1. Oktober 2021 durch das Parlament verabschiedet worden war.

Mit dem 1. Januar 2024 hat der Bundesrat das Datum für das Inkrafttreten der Massnahme so gewählt, dass die Umstellungsaufwände für Wirtschaftsakteure und bei der Verwaltung so tief wie möglich gehalten werden können. Allen Akteuren steht damit genügend Vorlaufzeit für die erforderlichen technischen und organisatorischen Anpassungen zur Verfügung.



Im Plenum



Im Plenum

3. Customs Compliance Day SPEDLOGSWISS 2023

Wichtige Erkenntnisse, intensiver Austausch



Christian Doepgen
Chefredaktor der
Fachzeitschrift
International Transport
Journal,
Präsident Propeller Club
Port of Basel

Das Stichwort zu Anfang lautete: Ausgebucht. Nahezu 120 Teilnehmerinnen und Teilnehmer nahmen an der dritten Auflage des Customs Compliance Day von SPEDLOGSWISS

Themen zu nennen, geben dem Thema aktuell eine besondere Dynamik. Zu Beginn ordneten Mario Caccivio, Zollbeauftragter der Dachser Spedition und Leiter der Kommission Zoll von SPEDLOGSWISS, sowie Jürg Zellmeyer von Sisa die Herausforderungen durch das neue Warenverkehrssystem Passar des Schweizer Zolls ein, während Dr. Giovanna

Im- und Exportbereich entwickelt und implementiert werden soll. Die Ziele sind mit den ersten Umsetzungsterminen in 2023 hoch gesteckt, aber die Hürden sollen in gemeinsamer Anstrengung genommen werden, lautete das gemeinsame Fazit der anschliessenden Podiumsdiskussion des 3. Customs Compliance Day, an der ebenfalls Roland Schumacher, Geschäftsführer von Sisa, und Fredy

am 15. März 2023 im Arte Seminar- und Konferenzhotel in Olten teil. Seit dem Start in 2019 und der Online-Veranstaltung im Covid-geprägten Jahr 2021 darf dieses Forum, das die neuesten Entwicklungen im Schweizer Zollwesen auf Seiten von Behörden, Spediteuren, Zolldienstleistern und Software-Entwicklern präsentiert und diskutiert, als etabliertes Format gelten. Für die Akteure der Branche ist es zugleich eine Gelegenheit, sich untereinander über den aktuellen Stand der Dinge auszutauschen, gemeinsame Bewertungen vorzunehmen und schliesslich die Ergebnisse in das eigene Unternehmen zu tragen. Die Veranstaltung wirkt also über die stattliche Teilnehmerzahl hinaus.

Nicht weniger als 10 Referenten hatte SPEDLOGSWISS in 2023 aufgeboten, denn die laufende DaziT-Reform des Schweizer Zolls, die Totalrevision des Schweizer Zollgesetzes und veränderte europäische Rahmenbedingungen, um nur einige



V.l.n.r.: Mario Caccivio, Roland Schumacher, Marco Benz, Dr. Giovanna Montanaro, Fredy Weissenbrunner, Christian Doepgen.

Montanaro den Entwicklungsstand des Zollgesetzes in- und ausserhalb des Parlaments verdeutlichte. Marco Benz als Vizedirektor des Bundesamts für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG), der auch das Grundlagen-Referat leitet, zeigte die Etappen auf, in denen das Programm Passar 1.0 und 2.0 über die nächsten drei Jahre zunächst im Transit- und später im

Weissenbrunner, u.a. Programmleiter Passar im BAZG, teilnahmen. Einig waren sich die Diskussionspartner auch darin, dass sich Austausch und Abstimmung zwischen BAZG und Wirtschaft in den letzten Jahren durch zahlreiche gemeinsame Arbeitsgruppen und Kommissionen entscheidend verbessert haben.

Einblicke in die neuesten europäischen Regelungen ermöglichte im Anschluss Stephan Wesp, Spezialist von Taxud für ICS 2, dessen Umstellung auf Release 2 vor wenigen Tagen – am 1. März 2023 – stattgefunden hat. Es folgte Luc Schnur- renberger, Projektleiter Aussenwirtschaft von economiesuisse, der das Vorhaben EU-CBAM erläuterte. Dass dieser «CO2-Grenzausgleichsmechanismus» nicht nur ein Wortungeheuer, sondern auch ein Bürokratie-Ungetüm ist, überraschte die Anwesenden nicht. Hier beginnt aber die Übergangsphase zur Einführung im Oktober 2023. Den komplexen parlamentarischen Weg, den die Teilrevision des



Dr. Giovanna Montanaro

Den Abschluss der Vortragsreihe bildete erneut Mario Caccivio, der die Aufhebung der Schweizer Industriezölle ab Anfang 2024 aus Sicht der Zolldienstleister bewertete. Unzweifelhaft ein Fortschritt für die Konkurrenzfähigkeit der Schweizer Wirtschaft, dürfen die zu erwartenden Effekte für die Zoll-Dienstleister (weniger Aufträge) und den Konsumenten (geringere Produktpreise) nicht überschätzt werden.



Ute Saavedra Olarte

Allein sind in der Branche die Befürchtungen zurückgegangen, dass mit den digitalen Neuerungen im Zollwesen die Tätigkeit von Spediteuren und Zoll-Dienstleistern überflüssig werden könnte. Auch die Stimmung unter den Verladern spricht nach Branchenkennern dagegen.



Marco Benz

Schweizer Mehrwertsteuergesetzes derzeit durchläuft, erläuterte Ute Saavedra Olarte von der Gerlach AG. Die veränderten juristischen Rahmenbedingungen für den Zoll rundete Giovanna Montanaro ab, die über die Auswirkungen des Lieferkettengesetzes in Deutschland, die seit Januar 2022 gültigen Sorgfalts- und Berichterstattungspflichten nach Schweizer Recht

sowie das neue Datenschutzgesetz in der Schweiz berichtete. Letzteres wird zum 1. September 2023 in Kraft treten. Das laufende Jahr hat es also gleich mehrfach in sich.

Als gelungenes Instrument hat sich auf diesem 3. Customs Compliance Day SPEDLOGSWISS die Event-App erwiesen, über die unter anderem auch mehrere Umfragen «live» mit den Teilnehmern durchgeführt wurden. So werden sich die



V.l.n.r.: Marco Caccivio, Jürg Zellmeyer, Marco Benz, Dr. Giovanna Montanaro, Christian Doepgen.



Jürg Zellmeyer

Teilnehmer auch in kommenden Zeiten über die App daran erinnern können, wie sie z.B. die Vorbereitung des eigenen Unternehmens auf die Einführung von Passar zum Zeitpunkt der Veranstaltung eingeschätzt haben.

Der 3. Customs Compliance Day SPEDLOGSWISS 2023 ging mit einem stimmungsvollen Apéro und regem Networking unter allen Teilnehmenden zu Ende.



Stefan Wesp



Marco Caccivio



Luc Schnurrenberger



Tom Odermatt

Customs Compliance Day in der Romandie in «abgespeckter» Version am 23. März 2023 in Genf

Eine Woche später, am Donnerstag, 23. März 2023, fand im FER in Genf die «abgespeckte» Version des Customs Compliance Day SPEDLOGSWISS statt.

Organisiert und bestritten haben diese Abendveranstaltung Tom Odermatt, SPEDLOGSWISS, und Marco Lenherr, BAZG. Die beiden Herren referierten schwerpunktmässig über Dazit/PASSAR und das neue Zollgesetz. Knapp 50 Mitglieder wohnten dem Anlass bei.

Tom Odermatt sprach in einer Kurzversion über weitere relevante Themen, die für unsere Mitgliedsfirmen in naher Zukunft von Bedeutung sein werden: das neue Datenschutzgesetz, das am 1. September 2023 in Kraft tritt, der Abbau der Industriezölle per 1. Januar 2024, ICS2 und CBAM. Im Weiteren hat er die Chancen, die sich aus den bevorstehenden Änderungen resp. Revisionen für unsere Branche ergeben, beleuchtet. Abgerundet wurde der Anlass mit Informationen zum aktuellen Weiterbildungsangebot der SPEDLOGSWISS.



«Jeder, der aufhört zu lernen, ist alt, mag er zwanzig oder achtzig Jahre zählen. Jeder, der weiterlernt, ist jung, mag er zwanzig oder achtzig Jahre alt sein.»

Henry Ford

Weiterbildung

SPEDLOGSWISS Abschlussfeiern 2022



Ivan Torres
Verantwortlicher
Weiterbildung
SPEDLOGSWISS

Quereinsteigerkurse Zoll 1 und 2 in Basel und Bülach

Am Mittwoch, 14. Dezember 2022 fand zum zweiten Mal die gemeinsame Abschlussfeier der Kurse Quereinsteiger Zoll 1 und Zoll 2 statt.

Im Hotel Arte in Olten konnten vom Quereinsteigerkurs Zoll 1 in Basel 12, vom Quereinsteigerkurs Zoll 1 in Bülach 9 und vom Quereinsteigerkurs Zoll 2 in Bülach 8 Absolvent*innen ihr wohlverdientes Diplom entgegennehmen. Firmenvertreter, Familienangehörige wie auch die Dozent*innen der Quereinsteigerkurse nahmen an den Feierlichkeiten teil.

Quereinsteigerkurs Zoll 1 Basel

Die besten Abschlüsse erreichten:

- Cagtay Blaser, Tillots Pharma AG, Rheinfelden
- Mathias Braun, Almundus Customs AG, Basel
- Sergio Marra, Balimpex AG, Rheinfelden
- Carolin Matt, Liechtensteinische Post AG, Schaan

Weitere Abschlüsse:

- Marina D'Alessandro, Post AG, Basel
- Gaëtan Goetz-Bastien, Post AG, Basel
- Cindy Hoffstetter, Oettinger Davidoff AG, Basel
- Anastasia Kartashova, Kühne & Nagel AG, Möhlin
- Annika Lemke, Swissterminal AG, Frenkendorf
- Reto Marti, BKW Energie AG, Luterbach
- Jennifer Obergfell, Schenker Schweiz AG, Eiken
- Yulia Schroeder, DSV AG, Pratteln

Quereinsteigerkurs Zoll 1 Bülach

Die besten Abschlüsse erreichten:

- Kalinka Graf, Schenker Schweiz AG, Eiken
- Halil Qareti, Nagel Suisse SA, Thayngen
- Alexandra Terlinden, Elrec AG, Eschen

Weitere Abschlüsse:

- Karin Bozzacco, Dachser Spedition AG, Regensdorf
- Lukas Hiltbrunner
- Zuher Kara Ahmad, PostLogistics AG, Zürich-Mülligen
- Simon Lanter, Willy Dornbierer Transport AG, Romanshorn
- Mariusz Swarek, PostLogistics AG, Urdorf
- Zeynep Yavuz-Balci, Gebrüder Weiss AG, Altenrhein

Quereinsteigerkurs Zoll 2 Bülach

Beste Abschlüsse:

- Martin Hartmeier, Mobilog AG, Lupfig
- Monika Kucharska, M+R Spedag Group AG, St. Margrethen SG
- Murielle Schär, Lagerhäuser Aarau AG, Aarau

Weitere Abschlüsse:

- Dario Bruno, Mobilog AG, Lupfig
- Marina Ruesch
- Dominik Schweizer, PostLogistics AG, Dintikon
- Fabienne Seiler
- Miljka Winet, UPS SCS (Switzerland) GmbH

Schadenspezialist*in Transport und Logistik 1.0 und 2.0

Im Dezember 2022 endeten die beiden Kurse Schadenspezialist*in Transport und Logistik 1.0 und der erstmals durchgeführte Aufbaukurs Schadenspezialist*in Transport und Logistik 2.0.

11 Teilnehmende haben ein Abschluss-Zertifikat erhalten.

SPEDLOGSWISS gratuliert den Absolvent*innen zum erfolgreichen Abschluss und wünscht ihnen auf ihrem weiteren beruflichen und privaten Weg alles Gute.



Der Dozent Fausto Cartillone (m.) mit der Klasse Quereinsteigerkurs Zoll 1 Basel (leider konnten nicht alle Absolvent*innen an der Feier teilnehmen und sind deshalb nicht auf dem Bild)

«Alle Fachpersonen waren sehr kompetent!»

«Ich würde den Kurs sofort weiterempfehlen.»



Die Klasse Quereinsteigerkurs Zoll 2 Bülach (leider konnten der Dozent Roland Kronenberg und weitere Absolvent*innen nicht an der Feier teilnehmen und sind deshalb nicht auf dem Bild)

«Der Kursbesuch war für mich insgesamt lohnend.»



Ali Maskan (l., Dozent) mit der Klasse Quereinsteigerkurs Zoll 1 Bülach (leider konnten nicht alle Absolvent*innen an der Feier teilnehmen und sind deshalb nicht auf dem Bild)

Kursangebot



Eidgenössische Zolldeklaranten

Start in Basel: 25. August 2023
Start in Genf: 31. August 2023
Start im Tessin: Oktober 2023
Anmeldung/Information: Ivan Torres
ivan.torres@spedlogswiss.com
Tel. 061 205 98 16

Fachfrau/-mann Internationale Spedition und Logistik mit eidg. Fachausweis

Start Basel: 15.09.2023
Abschluss: Frühling 2025
Anmeldung/Information: Julia Mathis-von Planta
julia.mathis@spedlogswiss.com
Tel. 061 205 98 15

Know-how-Workshop: «CMR Haftung»

Start in Basel: 27.06.2023
Anmeldung/Information: Ivan Torres/Dilan Osoy
ivan.torres@spedlogswiss.com
dilan.osoy@spedlogswiss.com
Tel. 061 205 98 16/05

NEU

Quereinsteigerkurs Zoll 1

Start in Basel: 18. Oktober 2023
Start in Bülach: 04. Oktober 2023
Start in Genf: 03. Oktober 2023
Anmeldung/Information: Ivan Torres/Dilan Osoy
ivan.torres@spedlogswiss.com
dilan.osoy@spedlogswiss.com
Tel. 061 205 98 16/05

Quereinsteigerkurs Spedition

Start in Basel: März/April 2024
Start in Zürich: März/April 2024
Start in Genf: 05. September 2023
Anmeldung/Information: Ivan Torres/Dilan Osoy
ivan.torres@spedlogswiss.com
dilan.osoy@spedlogswiss.com
Tel. 061 205 98 16/05

Quereinsteigerkurs Zoll 2

Start in Basel: 27. Oktober 2023
Start in Bülach: 26. Oktober 2023
Anmeldung/Information: Ivan Torres/Dilan Osoy
ivan.torres@spedlogswiss.com
dilan.osoy@spedlogswiss.com
Tel. 061 205 98 16/05

Luftfracht kompakt

Start Zürich Flughafen: 06.09.2023
Start Basel Flughafen: 18.10.2023
Anmeldung/Information: Ivan Torres
ivan.torres@spedlogswiss.com
Tel. 061 205 98 16

NEU

Supply Chain Manager*in mit eidg. Diplom

Start Olten: 18. August 2023
Start Zürich: 25. August 2023
Dauer 18 Monate
Anmeldung/Information: Julia Mathis-von Planta
julia.mathis@spedlogswiss.com
Tel. 061 205 98 15

NEU

Schadenspezialist/in Transport & Logistik 1.0

Start in Olten: 13.09.2023
Anmeldung/Information: Ivan Torres/Dilan Osoy
ivan.torres@spedlogswiss.com
dilan.osoy@spedlogswiss.com
Tel. 061 205 98 16/05

**Ihre Firma ist Mitglied bei uns oder
Sie haben einen Lehrgang bei uns absolviert
und Sie möchten künftig über das aktuelle
Weiterbildungsangebot von SPEDLOGSWISS
informiert bleiben?**

Wir haben die Lösung!

Melden Sie sich bei uns und
Sie werden kostenlos in unser
«Bildungsforum» aufgenommen.
Weitere Informationen erhalten Sie bei:

ivan.torres@spedlogswiss.com
julia.mathis@spedlogswiss.com
dilan.osoy@spedlogswiss.com

NEU



SPEDLOGSWISS Zürich

Aktualitäten



Markus Widmer
Präsident
SPEDLOGSWISS Zürich

Zusammenarbeit Grundbildung Sektion Schaffhausen
Die Übernahme der Branchenausbildung der Generation 2022 für die Sektion Schaffhausen konnte mit anfänglichen Unklarheiten seitens der Ausbildungsbetriebe schnell geklärt werden. Wir freuen uns daher sehr, dass wir ab August 2023 weitere neue Lernende aus der Sektion Schaffhausen übernehmen und während ihrer 3-jährigen Lehre begleiten dürfen. Für das entgegengebrachte Vertrauen aus Schaffhausen bedanken wir uns recht herzlich und freuen uns auf eine weitere positive Zusammenarbeit.

Berufsmesse 2022 – «Nach der Berufsmesse ist vor der Berufsmesse».

Wir durften auch im vergangenen Jahr viele brancheninteressierte Schüler*innen, Eltern und Lehrer*innen an unserem Messestand begrüßen. Die Präsenz der Eltern war im Vergleich zum letzten Jahr – während der Coronapandemie – merklich zurückgegangen, was sich in der Intensität und Dauer der Beratungsgespräche am Mittwochnachmittag und am Samstag bemerkbar machte. Mit den 1055 durchgeführten Beratungsgesprächen während den 5 Messtagen war die Berufsmesse 2022 für uns wieder ein Erfolg.

Ein herzliches Dankeschön gilt den Lernenden der Sektionen Zürich und Ostschweiz sowie den Berufs- und Praxisbildner*innen, die uns am Messestand tatkräftig unterstützt haben. Ebenfalls bedanken wir uns herzlich bei folgenden Firmen für ihren Einsatz und ihre Unterstützung:

- Cosmotrans AG, Sponsoring
- Kintetsu World Cargo (Schweiz) AG, Stellung des ULD-Containers
- Cargologic AG, Messtransport

Reform kaufmännische Grundbildung 2023
Mit der BiVo 2023 sind wir wiederum auf eine offene Kommunikation seitens der Lehrbetriebe und der Berufs- und Praxisbildner*innen angewiesen. Die neuen Ausbildungsvorgaben und Abläufe werden uns alle zu Beginn der zweiten Jahreshälfte 2023 vor neue Herausforderungen stellen. Es braucht Zeit, Geduld und vor allem die Lust an Neuem, um gemeinsam die Herausforderungen zu meistern. Ich bin überzeugt, dass wir mit den neuen Ausbildungsinstrumenten gut ausgebildete Fachkräfte ausbilden werden. Fachkräfte, die in der Lage sein werden, den hohen Anforderungen auf dem Arbeitsmarkt gerecht zu werden.

Die neue Rolle der Berufs- und Praxisbildner*innen als Coach, die das berufliche Potential der Lernenden fördern und weiterentwickeln, eröffnet auch für uns die Chance zur persönlichen Weiterentwicklung.



Laura Gredig,
Cargologic AG
Kevin Rizzello,
SPEDLOGSWISS Zürich



Nachruf

Severin Schlegel

Im vergangenen Oktober erreichte uns die traurige Nachricht vom Tod von Severin Schlegel. Mit ihm verlieren wir nicht nur eine Persönlichkeit, die sich immer mit unserer Branche verbunden fühlte, sondern auch einen lebenswürdigen Menschen, der sich in unserem Verband mit seinem integren Auftreten stets gekonnt zu bewegen wusste.

An der Generalversammlung des Verbandes Basler Spediteure (VBS, heute: SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz) vom 25. März 1977 im Restaurant «Schützenhaus» in Basel wurde Severin für die Mitgliedsfirma BLG (Basler Lagerhaus- und Speditionsgesellschaft AG) in den Vorstand gewählt. Ab April 1978 nahm er dann an den ordentlichen Vorstandssitzungen teil. Sein Flair für Kommunikation und Netzwerke dürfte dem damaligen Vorstand nicht verborgen geblieben sein, denn ihm wurde sogleich die Leitung des Ressorts «Werbung und Image» übertragen. In dieser Funktion war er bei der Vorbereitung und Durchführung des 100-Jahre - Jubiläums des VBS im Jahre 1982 federführend dabei. Seine klaren Vorstellungen einer zu entwickelnden, professionell geführten Geschäftsstelle konnte Severin dann Mitte der Achtzigerjahre aktiv einbringen. Mit der von ihm geleiteten Arbeitsgruppe «Sekretariat» gelang es nämlich, den Grundstein der heutigen Geschäftsstelle schon in diesen frühen Jahren zu legen. Dies war auch die Zeit, als Severin als logische Folge in das Präsidium des Verbandes gewählt wurde (1985).

Sein Wissen, die angenehme Art und die gepflegten Umgangsformen kamen auch in seinen anderen Tätigkeiten zum Ausdruck. Bestes Beispiel hierfür war sicher, dass Severin viele Jahre lang als Schweizer Konsul des Königreiches der Niederlande amtierte. Der Speditionsbranche und der SPEDLOGSWISS blieb Severin Schlegel auch nach Beendigung seiner beruflichen Tätigkeit sehr verbunden. Wenn es immer möglich war, besuchte er unsere Generalversammlungen, wo sein wacher Geist und das Interesse an der Weiterentwicklung unseres Verbandes in den persönlichen Gesprächen stets präsent waren. Bis vor Kurzem durften wir ihn an unseren Versammlungen als regelmässigen Gast begrüssen. Wir verlieren mit Severin Schlegel nicht nur einen Kenner und Fürsprecher der Speditionsbranche, sondern auch einen überaus lebenswürdigen Menschen. Wir werden ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Thomas Schwarzenbach



Nachruf

Daniel Wili

Ende Januar 2022 hat uns die Nachricht vom Tod von Daniel Wili erreicht. Wir sind traurig, dass wir mit Daniel eine äusserst kompetente, sympathische Persönlichkeit verlieren und dass es ihm nicht mehr vergönnt war, seine lang herbeigesehnte Pensionierung geniessen zu können. Trotz seiner Krankheit, mit der er seit einigen Jahren zu kämpfen hatte, blieb Daniel immer optimistisch und strahlte Zuversicht aus.

Geboren am 6. Februar 1954, besuchte Daniel die Schulen in der Westschweiz. 1970 begann er seine berufliche Karriere als Lastwagenführer in Biel. Seine grosse Leidenschaft waren Automobile. Egal ob bei Oldtimern, Cabriolets oder Lastwagen: bei Motoren schlug sein Herz immer ein paar Takte höher.

Beruflich entwickelte sich Daniel Wili im Laufe seines Lebens kontinuierlich weiter und hatte verschiedene Funktionen inne. So war er als Betriebsleiter, Schulungsleiter und Erwachsenenbildner tätig. 2012 gründete er seine eigene Firma – die Daniel Wili GmbH – und stiess zum Team der SafeConsult AG. Als Gefahrgutbeauftragter konnte er bei der SafeConsult AG seine ganze Erfahrung als Fachexperte und Referent einbringen. Seine Sprachgewandtheit wurde sowohl bei den Kunden als auch unter Fachkollegen sehr geschätzt.

Wir verlieren mit Daniel Wili einen verlässlichen, liebenswürdigen Kollegen. Wir danken Daniel für sein grosses Engagement und werden ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Silvia Degen, Geschäftsleiterin SafeConsult AG

Vorschau

Save the Dates 2023

**103. ordentliche
Generalversammlung SPEDLOGSWISS
Freitag, 2. Juni 2023
im Verkehrshaus der Schweiz,
Luzern**

Ihre Meinung interessiert uns

Wir freuen uns, wenn Sie uns sagen, wie Ihnen diese Ausgabe gefallen hat, damit wir das, was wir tun, noch besser tun können. Gerne nehmen wir Sie in unseren Verteiler auf. Schreiben Sie uns doch per E-Mail: judith.moser@spedlogswiss.com
Bitte informieren Sie uns ebenso, wenn sich Ihre Anschrift ändern sollte oder falls Sie weitere Exemplare des SPEDLOGSWISS Info erhalten möchten.

SPEDLOGSWISS

Wir sind Mitglied von:



Impressum

Ausgabe: Nr. 1/2023 – Mai | Herausgeber: Geschäftsstelle der SPEDLOGSWISS,
Elisabethenstrasse 44, Postfach, 4002 Basel, spedlogswiss.com
Redaktion: Judith Moser, judith.moser@spedlogswiss.com
Grafik & Realisation: ERNYVETSCH, Zürich
Nächste Ausgabe: September 2023 | Redaktionsschluss: 20.7.2023
Auflage: 1 400 D / 400 F

Wichtige Termine

2023

Generalversammlung SPEDLOGSWISS

2. Juni 2023, Verkehrshaus der Schweiz, Luzern
spedlogswiss.com

Supply Chain Innovation Day

26. September 2023, Würth Haus Rorschach am Bodensee
<https://iscm.unisg.ch>

Pharma Logistics Days 2023

27./28. September 2023, Basel
ilmac.ch

FIATA Weltkongress

3. – 6. Oktober 2023, Brüssel
fiata.org

MOVE23

19. Oktober 2023, Basel
Eine Netzwerkveranstaltung der SPEDLOGSWISS Nordwestschweiz
Gastreferent: Reto Knutti, Klimaphysiker, zum Thema: «Objektive Darstellung des Klimawandels»

Berufsmessen

Schaffhauser Bildungsmesse

7. – 9. September 2023
Berufsmesse-sh.ch

Berufsschau Baselland

15. – 19. November 2023
Berufsschau.ch

Berufsmesse Zürich

21. – 25. November 2023
Berufsmessezuerich.ch

2024

Generalversammlung SPEDLOGSWISS

7. Juni 2024, Raum Ostschweiz