

## Die Logistik: Weltweite Herausforderungen und Chancen für die Schweiz

### Zur Standortbestimmung der Branche:

1. **Die Logistik ist eine unterschätzte Branche:** Nach der Logistikmarktstudie 2020 vom Institut für Supply Chain Management der Universität St. Gallen liegt das Marktvolumen in der Schweiz bei ca. 40 Mrd. CHF (-2,5% gegenüber 2019) mit einer Bruttowertschöpfung von 19,2 Mrd. CHF. BIP-Anteil von ca. 5,8%. Für 2021 +2,4 bis 4.1%, d.h. 40.9 bis 41.6 Mrd. CHF.

Bisher wirkt die Covid-19-Krise als Segen – vom Kellerkind zum Investorenliebling.

2. **Die Perzeption in der Öffentlichkeit ist verzerrt durch spektakuläre Fälle:** Die Havarie der Ever Given vom 23. bis 29. März 2021 im Suezkanal z.B. ist nicht repräsentativ und aufgebauscht. «Leere Regale» deswegen sind ein Mythos, in Wirklichkeit gab es allenfalls Nischen- oder Portfolio-Probleme. Der Suezkanal hat 2021 das beste Ergebnis seiner Geschichte, sowohl finanziell als auch in Passage-Fracht, erzielt.
3. **Stereotypen:** «Rupturen oder gar Disruption der Supply Chain» haben mit dem Anspruch des Verbrauchers und der Firmen in Industrie und Handel zu tun. Als Beispiel können die Aussagen von Dirk Holbach, Chief Supply Chain Officer von Henkel, in der Reaktion seines Konzerns auf die Krise, gelten: 1. Man hält die Produkttechnologie an zwei Orten vor und 2. erreicht Flexibilität in der Vorhaltung von Logistik-Kapazitäten. Die Frage ist einfach, ob ein Konzern bereits ist, die Mehrkosten für eine solche «Sicherheitsdividende» zu bezahlen oder nicht. Erstmals wird «Lieferkettensicherheit» höher gewichtet als «Kostenoptimierung».

### Vier Thesen zur aktuellen Lage:

1. **Das Oligopol der Carrier** ist derzeit das Auge des Sturms: «Gruppenfreistellungsverordnung» der EU für die Reederei-Konsortien (BER). Allianzen von Carriern mit weniger als 30% Marktanteil können zusammenarbeiten, aber keine gemeinsame Preise fixieren oder Märkte aufteilen. 2009 Monopol-Auflagen gelockert über jeweils fünf Jahre bis 2014/2020/2024. Fest steht: Carrier haben im Jahr 2021 gesamt 80 Mrd. USD Gewinn erzielt (mit MSC wohl 100 Mrd. USD) – mehr als in 10 Jahren davor zusammen.
2. **Engpässe sind teilweise der Kontrolle der Kapazitäten geschuldet:** Buntes Instrumentarium, um die Zahl der Verkehre und Verbindungen einschränken und die Preise hochzuhalten. Verbindungen von Fernost in die Regionen Mittelmeer-Europa bzw. USA strategisch. Das Geschäft läuft nicht nur über die Basissumme pro Container, sondern auch den Überbau. Die berüchtigste Auflage war z.B. die «equipment imbalance surcharge». Inzwischen sind «sweeper sailings» - Leerfahrten zur Verlagerung von Leercontainern – nötig geworden.
3. **Hausgemachtes Problem des Outsourcing:** Es besteht ein Ungleichgewicht der Container vor Ort, da im Handelsaustausch die Paarigkeit der Verkehre nicht gegeben ist. Lange Jahre wurden unzureichend neue Standardcontainer gebaut (20 Fuss-Box mit dem Standardmass 6 m x 2,60 m x 2,44 m) gebaut, was jetzt hastig nachgeholt wird. Die Produktion hat sich in den 1990ern in Südkorea konzentriert, seitdem hat sie nach China abgewandert. Das Quasi-Monopol wird immer grösser: Am 21.9.2021 hat Maersk seine Tochter Maersk Container Industry (MCI) für knapp 1 Mrd. USD (Cash) nach China verkauft. Der Löwenanteil der Produktion liegt in den Händen von drei chinesischen Unternehmen. Eine Rekordzahl von 7,2 Mio. TEU oder 14 % wurde dem weltweiten Containerbestand im vergangenen Jahr - auf gesamthaft 50,5 Mio. TEU - hinzugefügt.

4. **In die Infrastruktur hat die Schweiz mehr investiert als die Nachbarländer** : Beispiele sind der Gotthard-Ausbau und der Ceneri-Basistunnel. Während die Italiener ebenfalls investieren, haben die Deutschen beim Ausbau des «Eisernen Stegs» (Rheinstrecke vor Basel) in den letzten Jahren kaum Fortschritte erzielt haben.

#### **Positive Entwicklungen in der Schweiz:**

1. **Cargo Sous Terrain:**

80 Aktionärsfirmen planen ein unterirdisches Gesamtlogistiksystem. Von 2026 bis 2031 soll die erste Teilstrecke zwischen Härkingen/Niederbipp und Zürich in Betrieb gehen. Insgesamt sind nach Schätzungen 100 Mio. CHF für die Planung und den Start notwendig. Für diese privatwirtschaftliche Initiative haben am 17. Dezember National- und Ständerat der Schweiz das Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport (UGüTG) beschlossen.

2. **Maritime Tonnage-Steuer:**

Die Schweiz ist als Binnenland ein maritimer Standort (Wirtschaft folgt keiner Logik). In der CH sind 60 Schifffahrtsunternehmen registriert, die 900 Hochseeschiffe betreiben (u.a. Offshore-Register wie Bahamas, Marshall Islands, Liberia oder Panama.) Die Schweizer Hochsee-Flotte verfügt heute über 17 Schiffe, seit 2016 bestehen keine Bundes-Bürgschaften mehr. Am 24.2.2021 wurde die Vernehmlassung für die Tonnage-Steuer eröffnet.

Der steuerpflichtige Gewinn aus Betrieb und Verkauf eines Schiffes würde von der Tonnagesteuer erfasst. Darüber hinaus würde sie sich auf Gewinne aus damit zusammenhängenden Tätigkeiten an Bord eines Schiffes erstrecken, sofern diese 50 % des Gesamtgewinns von oder des Schiffes nicht übersteigen. Zu den Voraussetzungen gehören, dass mindestens 60 % der Flotte (d. h. 60 % aller steuerpflichtigen Schiffe, die der Körperschaft gehören und von ihr betrieben werden) müssen bei der schweizerischen Registrierstelle registriert sein; und die Besteuerung nach der Tonnagesteuer wäre freiwillig und würde nur auf Antrag des Steuerpflichtigen erfolgen. Die Basis bilden die mit einem gestaffelten Tarif multiplizierte Nettoraumzahl (Frachtvolumen) und die Anzahl Betriebstage. Der so ermittelte Gewinn mit ökologischer Komponente (-20%) wird zum ordentlichen Gewinnsteuersatz besteuert. Die Schweiz könnte mit diesem attraktiven Steuermodell auch einen grossen Schritt in Richtung einer umweltfreundlichen Schifffahrt tun.

3. **Schweizer Landesversorgung**

Sie ist in sechs Bereiche der Bevorratung gegliedert: Energie, Ernährung, Heilmittel, Logistik, IKT und Industrie. Pflichtlagerfreigaben (wie kürzlich beim Treibstoff in den USA) können Lieferengpässe entzerren.

Die Schweiz hat sich kürzlich auch wieder für ein Saatgut-Pflichtlager entschieden – noch vor dem Ukraine-Konflikt. Der Bundesrat hat am 26. Januar 2022 die Verordnung über die Pflichtlagerhaltung von Saatgut gutgeheissen. Sie tritt am 1. April 2022 in Kraft. Damit sichert ein Lager an Rapsaatgut künftig die einheimische Herstellung von Rapsöl. Die Schweiz ist aktuell beim Rapsaatgut vollständig auf Importe angewiesen.