

Seminario 2021 sulle dogane: «Commercio estero perturbato – siamo pronti?»

Visto come si presentano le cose, siamo felici di poter organizzare il nostro seminario sulle dogane in presenza. Il professor Hans-Michael Wolffgang è un noto esperto con il quale discuteremo dei mega-accordi di libero scambio. Le questioni concerneranno in particolare lo stato attuale della situazione in materia di dogane, lo sviluppo dei controlli internazionali all'esportazione, l'aggiornamento dell'esperienza post-Brexit e la nuova regolamentazione concernente la vendita per corrispondenza. Questi contributi copriranno una vasta serie di questioni sui futuri cambiamenti nel commercio estero e forniranno ai partecipanti informazioni di prima mano. Vi ringraziamo per una vostra iscrizione al fine di poterci permettere di prevedere una traduzione simultanea tedesco-francese.



Il 21 ottobre 2021 a Lucerna
www.swiss-shippers.ch/fr/Manifestations



Trasporto marittimo: Global Shippers Forum, Freight Trade Alliance e SSC

Problemi perfino a Down Under

Lo Swiss Shippers' Council ha avuto uno scambio di opinioni con Paul Zalai, segretario della «Freight & Trade Alliance», sulla crisi del trasporto marittimo. FTA e SSC sono membri del Global Shippers Forum (GSF). Quello che segue è un estratto del suo rapporto, che si applica anche all'Europa e rappresenta una possibile opzione di intervento a livello politico per il settore dei caricatori.



Fotos: SSC/Stock/vale_t

I prezzi del trasporto di container per via marittima hanno raggiunto vette vertiginose.

Le compagnie di navigazione hanno preso parte al dibattito sulla vaccinazione, sostenendo che il costo crescente del trasporto merci via mare potrebbe essere ridotto se le persone vaccinate fossero autorizzate a viaggiare, mangiare al ristorante e spendere meno tempo e denaro per lo shopping online.

Il gruppo degli armatori australiani Shipping Australia sostiene che il costo del noleggio di una nave è aumentato fino al 773% dal maggio 2020, e che i costi di gestione di una nave da 4250 container (la dimensione che tipicamente fa scalo nei porti australiani) è aumentato da circa 30 200 dollari al giorno a metà giugno 2020 a circa 151 400 dollari al giorno.

Se la nave fosse trattenuta in un porto australiano a causa della congestione e della lentezza nella movimentazione

dei container, i costi aumenterebbero ulteriormente, ha ribadito il gruppo.

Le pressioni sui costi si allentano quando più persone saranno vaccinate e potranno viaggiare e andare al ristorante, riducendo la loro spesa per i beni di consumo.

Inoltre, si stanno costruendo nuove navi che dovrebbero entrare in servizio nei prossimi anni. «La via d'uscita dalla crisi dei container richiede che i governi acquistino e distribuiscano le scorte di vaccino, che la gente si vaccini e che i governi tolgano le chiusure nei luoghi ritenuti sicuri», ha detto Shipping Australia.

(continua alla prossima pagina)

(continua della pagina precedente)

Troppe ordinazioni online e pressione dei costi

Questo per quanto riguarda la situazione delle compagnie di navigazione - ma qual è la situazione generale? Gli australiani ordinano così tante merci online che la posta australiana ha temporaneamente smesso di ritirare i pacchi.

L'ultimo rapporto trimestrale del Global Shippers Forum (rappresentante degli importatori ed esportatori mondiali) e dello studio di ricerca britannico MDS Transmodal lascia trasparire una relativa stagnazione delle spese di gestione delle compagnie di navigazione nel corso degli ultimi 18 mesi, mentre i guadagni per container sono raddoppiati.

Secondo il Freightos Baltic Index che segue i prezzi di mercato del trasporto marittimo di container in tutto il mondo, il trasporto di un container viene stimato a 10 323 USD (13 840 EUR). L'anno scorso, la tariffa si situava ancora a 2032 USD per container.

Armatori contenti, porti scontenti

Paul Zalai, segretario della Freight & Trade Alliance, ha affermato che la maggior parte delle grandi compagnie di navigazione possiedono le loro navi o le hanno noleggiate a lungo termine e sono quindi immuni dal recente aumento delle tasse di noleggio: «Non c'è dubbio che un gran numero di porti in tutto il mondo ha sofferto delle chiusure dovute al Covid e delle restrizioni al lavoro. Tuttavia, la domanda è fino a che punto la congestione cronica dei porti sia stata originariamente causata dalla cancellazione di massa e dalla ripresa dei servizi di navigazione

l'anno scorso all'inizio della pandemia». L'armatore danese AP Moller-Maersk ha registrato utili record nel secondo trimestre attribuendo l'aumento degli utili di 3,6 miliardi USD contro i 552 milioni di USD dell'anno precedente, all'aumento delle tasse di noleggio e dei volumi di merci.

I costi di trasbordo dei container della società sono parzialmente aumentati a seguito del sovraccarico, ma si tratta di un debole aumento rispetto all'aumento del 75% delle entrate a 9,8 miliardi di USD nel secondo trimestre, mentre il margine di utile è passato dal 20,7% nel 2020 al 39,7%.

Una regolamentazione indispensabile

In una lettera al ministro australiano del commercio e del turismo Dan Tehan all'inizio di agosto, Zalai ha proposto l'istituzione di un nuovo regolatore federale, simile alla Federal Maritime Commission negli Stati Uniti, per impedire alle compagnie di navigazione di sfruttare il loro potere di mercato.

Egli ha dichiarato all'Australian Financial Review che il governo federale dovrebbe rivedere la protezione della concorrenza per le compagnie marittime straniere. «Il governo non deve intervenire nella politica tariffaria, poiché intendiamo incentivare queste imprese a proseguire le loro relazioni commerciali con l'Australia», ha precisato.

«Tutto quello che chiediamo è che queste compagnie di navigazione stipulino accordi su una gestione congiunta delle navi in conformità con le leggi a cui sottostanno anche altre imprese nel commercio australiano. Se il governo persistesse nel concedere eccezioni in

materia di legislazione sulla concorrenza e il consumo, occorrerebbe un regolatore marittimo federale per controllare le procedure e proteggere gli esportatori e gli importatori.»

Philipp Muster

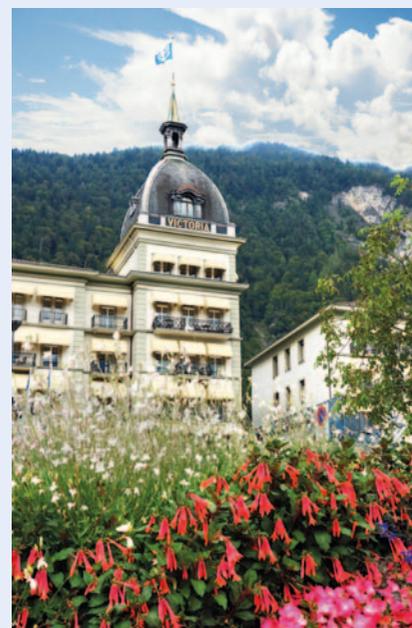
Swiss Shippers' Forum dal 26 al 27 gennaio 2022

Lo Swiss Shippers' Forum 2022 si terrà ad Interlaken dal 26 al 27 gennaio 2022. Allo stato attuale delle cose, il certificato sanitario permetterà un'organizzazione in presenza dello Swiss Shippers' Forum presso l'Hotel Victoria-Jungfrau a Interlaken.

Il settore dei trasporti e delle merci è confrontato a numerose difficoltà. Per questo abbiamo tenuto in considerazione dei temi attuali per il forum e garantito la partecipazione di esperti per discuterne. I temi non mancheranno: all'ordine del giorno vi sarà l'impatto dei problemi del trasporto marittimo ed aereo delle merci sulla catena d'approvvigionamento, la questione «Qual è la prossima tappa dell'accordo quadro dell'UE?», l'enorme carenza di autisti nel Regno Unito e le conseguenze, l'impatto del commercio e delle dogane sul trasporto, le questioni relative all'impronta CO2 (Svizzera climaticamente neutra nel 2050) e alla sua sostenibilità, nonché la distribuzione di carburanti alternativi.

Questo importante evento di networking non è da perdere. Mettete la data in agenda oggi stesso!

www.swiss-shippers.com



Fotos: istock/zimmytws/Anja W./Deniskot



Un'impressionante fila d'attesa. E non è l'unico problema del trasporto marittimo.