

## Séminaire 2021 sur la douane et le commerce extérieur: «Commerce extérieur perturbé – sommes-nous prêts?»

Vu comme les choses se présentent, nous sommes heureux de pouvoir organiser notre séminaire de douane en présentiel.

Le professeur Hans-Michael Wolfgang est un expert reconnu avec qui nous débattons des méga-accords de libre-échange.

Un large éventail de questions sera en outre soulevé par d'éminents spécialistes. Les questions porteront notamment sur l'état actuel des choses en matière de douane, sur le développement des contrôles internationaux à l'exportation, sur la mise à jour de l'expérience post-Brexit et, last but not least, sur la nouvelle réglementation à venir concernant la vente par correspondance.

Ces contributions couvriront un large spectre de questions sur les futurs changements dans le commerce extérieur et livreront aux participants des informations de première main.

Afin de nous permettre la mise sur pied d'une traduction simultanée allemand-français, manifestez votre intérêt en vous inscrivant.

**Le 21 octobre 2021 à Lucerne**  
[www.swiss-shippers.ch/fr/Manifestations](http://www.swiss-shippers.ch/fr/Manifestations)



Fret maritime : Global Shippers Forum, Freight Trade Alliance et SSC

## Des problèmes même à Down Under

Le Swiss Shipper's Council a échangé avec le secrétaire de son pendant australien «Freight & Trade Alliance» Paul Zalai à propos de la crise. FTA et SSC sont membres du «Global Shippers Forum» (GSF). Ci-dessous un extrait de son rapport, également valable pour l'Europe, pouvant représenter une possibilité d'intervention au niveau politique pour le secteur des chargeurs.



Une impressionnante file d'attente. Et ce n'est pas le seul problème du transport maritime.

Photos: SSC/Stock/vale\_t

Les compagnies maritimes se sont immiscées dans le débat du vaccin et prétendent que l'augmentation des coûts du transport de fret maritime pourrait être freinée si les personnes vaccinées étaient autorisées à voyager, à aller au restaurant et si en outre elles n'étaient pas obligées de consacrer autant de temps et d'argent à réaliser des achats en ligne.

Le groupement des armateurs australiens Shipping Australia affirme que les coûts d'affrètement d'un navire ont augmenté de 773% depuis le mois de mai 2020 et que les coûts d'exploitation d'un navire de 4250 conteneurs (la taille des navires faisant escale dans les ports australiens) sont passés d'environ 30200 USD par jour à la mi-juin à environ 151400 USD. Pour peu que le navire stationné dans un port australien soit retardé en raison de

surcharge et de lenteurs douanières, ces coûts pourraient croître davantage, selon le groupe de lobbying.

La pression des coûts sera atténuée dès que plus de personnes seront vaccinées et pourront à nouveau voyager et aller au restaurant, ce qui réduira leurs dépenses en biens de consommation. D'autre part, de nouveaux navires sont en construction et prendront du service dans les années à venir. «La sortie de crise dans le secteur des conteneurs maritimes suppose que les gouvernements achètent et distribuent des stocks de vaccins afin que la population se fasse vacciner et que les gouvernements lèvent les fermetures dans les lieux redevenus sûrs», selon Shipping Australia.

À suivre page 22

*Suite de la page 21*

### Pression des coûts et trop plein de commandes en ligne

Voici ce qu'il en est pour les armateurs, mais quelle est la situation générale? Les Australiens passent tellement de commandes en ligne que la poste australienne ne prend provisoirement plus en charge les colis.

Le dernier rapport trimestriel du Global Shippers Forum (représentant des importateurs et exportateurs mondiaux) et du cabinet de recherche britannique MDS Transmodal fait apparaître une relative stagnation des dépenses d'exploitation des compagnies de navigation au cours des 18 derniers mois, tandis que les gains par conteneur ont doublé.

Selon le Freightos Baltic Index qui suit les prix du marché du transport maritime de conteneurs dans le monde entier, le transport d'un conteneur se négocie à 10323 USD (13840 EUR). L'an passé, le tarif se situait encore à 2032 USD par conteneur.

### Armateurs heureux, ports malheureux

Le secrétaire de Freight & Trade Alliance Paul Zalai affirme néanmoins que les principaux armateurs détiennent leurs propres navires ou les ont affrétés à long terme, ce qui les met à l'abri de la récente hausse des taux d'affrètement. «Il ne fait aucun doute: de nombreux ports du monde entier ont subi les effets des fermetures et des restrictions liées à la pandémie et continuent d'en payer le prix», déclare P. Zalai.

«Il est toutefois légitime de se demander dans quelle mesure la congestion chronique des ports a été causée à l'ori-

gine par l'annulation et la reprise massives des services de transport maritime l'année dernière au début de la pandémie.» L'armateur danois AP Moller-Maersk a enregistré des gains record au deuxième trimestre attribuant l'augmentation des bénéfices de 3,6 milliards USD contre 552 M. d'USD l'année précédente à la hausse des taux et des volumes de fret.

Les coûts de transbordement de conteneurs de la société ont partiellement augmenté en raison de surcharge, mais il s'agit d'une faible hausse par rapport à l'augmentation de 75% des recettes à 9,8 milliards d'USD au deuxième trimestre, tandis que la marge bénéficiaire est passée de 20,7% en 2020 à 39,7%.

### Une indispensable régulation

P. Zalai a proposé, dans un courrier adressé début août au ministre du Tourisme et du Commerce australien Dan Tehan, la mise en place d'une nouvelle autorité de régulation, similaire à la Federal Maritime Commission aux États-Unis, afin d'éviter que les armateurs n'abusent de leur pouvoir de marché.

Il a déclaré à l'Australian Financial Review que le gouvernement fédéral devrait revoir la protection de la concurrence pour les compagnies maritimes étrangères. «Le gouvernement ne doit pas intervenir dans la politique tarifaire, car nous souhaitons inciter ces entreprises à poursuivre leurs relations commerciales avec l'Australie», a-t-il précisé.

«Tout ce que nous demandons, c'est que les compagnies maritimes concluent des accords sur l'exploitation conjointe des navires en conformité avec la loi qui régit les autres entreprises commerciales australiennes. Si le gouvernement per-

siste à faire des exceptions en matière de législation sur la concurrence et la consommation, un régulateur maritime fédéral s'impose pour contrôler les procédures et protéger les exportateurs et les importateurs.»

*Philipp Muster*

## Swiss Shippers' Forum du 26 au 27 janvier 2022

Le Swiss Shippers' Forum 2022 se tiendra à Interlaken du 26 au 27 janvier 2022. Dans l'état actuel des choses, le certificat sanitaire permettra une organisation en présentiel du Swiss Shippers' Forum à l'hôtel Victoria-Jungfrau à Interlaken.

Le secteur des transports et des marchandises est confronté à de nombreuses difficultés. C'est pourquoi nous avons retenu des thèmes actuels pour le forum et assuré la participation d'experts pour en débattre. Les sujets ne manqueront pas, avec, à l'ordre du jour, les répercussions des problèmes du transport maritime et aérien de marchandises sur la chaîne d'approvisionnement, la question «Quelle est la prochaine étape de l'accord-cadre de l'UE?», la pénurie de chauffeurs au Royaume-Uni et les goulets d'étranglement extrêmes qui en résultent, l'impact du commerce et des douanes sur le transport, les questions relatives à l'empreinte CO<sub>2</sub> (Suisse climatiquement neutre en 2050) et à sa durabilité, ainsi que la distribution de carburants alternatifs.

S'agissant d'un événement de réseautage crucial, nous vous invitons à réserver cette date dès à présent. Le programme détaillé sera diffusé à la mi-octobre.

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



Photos: istock/zimmytwas/Anja W./Deniskot



Les prix du transport de conteneurs par voie maritime ont atteint des sommets vertigineux.