

Mars 2018

## DE GROSSES PERTURBATIONS SUR LES SERVICES MARITIMES EN SORTIE D'EUROPE

Depuis plusieurs semaines, nous rencontrons de forts retards dans les rotations des navires en sortie d'Europe et ce au Nord comme au Sud. Les tempêtes hivernales ajoutées à des modifications d'escales lors des trajets Europe < > Asie ont eu pour conséquence des transit-times ne correspondant plus à ceux de départ. Certains temps de navigation ont subi des retards allant jusqu'à plusieurs semaines. Avec le jeu des alliances, les armateurs-coques (propriétaire des navires) retirent certains navires pour en remettre d'autres sans pour autant prévenir leurs co-chargeurs (les autres compagnies chargeant sur ces navires). Il en résulte que les utilisateurs finaux se retrouvent avec des escales annulées en Europe ou en Asie et des omissions de ports. Le choix d'un armateur peut donc entraîner tous les autres avec les perturbations qui suivent pour les clients. Aussi, le mois d'avril voit arriver la nouvelle compagnie ONE (fusion des trois armateurs japonais) qui va mettre en service des nouveaux navires sur l'axe Europe - Asie. Les escales des navires sont donc actuellement impactées par cette mise en place. En complément et dû aux répercussions du Nouvel An chinois, il est attendu sur le mois d'avril des « blank sailing » (annulation d'escale) sur les 3 alliances en sortie du Havre. En conclusion, les ports du range nord-européen et méditerranéen ne voient donc plus les navires respecter leurs jours d'escales et leurs transit-times. Les routings ne sont actuellement plus respectés comme il se doit. Gageons que les mois à venir puissent permettre aux armateurs de finaliser leurs services maritimes.

## CAPACITÉ DE TRANSPORT MARITIME EN FORTE CROISSANCE

Le courtier anglais Clarkson a émis

une étude très intéressante sur le nombre de navires en action en 2017. Il apparaît que la flotte mondiale a crû de seulement 8 porte-conteneurs en 2017. Par contre, la capacité mondiale s'est envolée avec une hausse d'environ 40% représentant 192 millions d'EVP (Equivalent Vingt Pieds) en 2017. Pour rappel, la capacité en 2000 était de 67 millions d'EVP. La flotte mondiale actuelle est d'environ 5 100 navires et ce chiffre reste stable depuis quelques années. Par contre, le gigantisme des navires arrivés ou en commande a donc fait décupler la capacité globale. Le marché reste donc à la recherche de fret et les conteneurs dry en période normale ne devraient pas manquer pour les chargeurs.

## TRANSPORT ROUTIER FRANCE: UNE REPRISE MAIS DES DIFFICULTÉS À RECRUTER

La situation financière des transporteurs routiers s'est améliorée en 2017. Après des années de fortes turbulences, ce secteur semble retrouver des chemins plus verdoyants! La Fédération nationale des transports routiers (FNTR) indique que les chefs d'entreprise retrouvent le moral. Une des raisons se trouve dans la croissance des volumes transportés avec une hausse allant jusqu'à 4% dans le domaine du commerce de détail et grande distribution. Ces mêmes chefs d'entreprise confirment investir dans le capital humain et bien entendu dans les équipements routiers. Dans la foulée de ces investissements, les transporteurs routiers voient leurs coûts de revient croître avec des hausses d'environ 2% hors carburant. Les nouvelles normes environnementales ont fait subir de fortes hausses aux équipements routiers. Face à cette embellie, deux points noirs

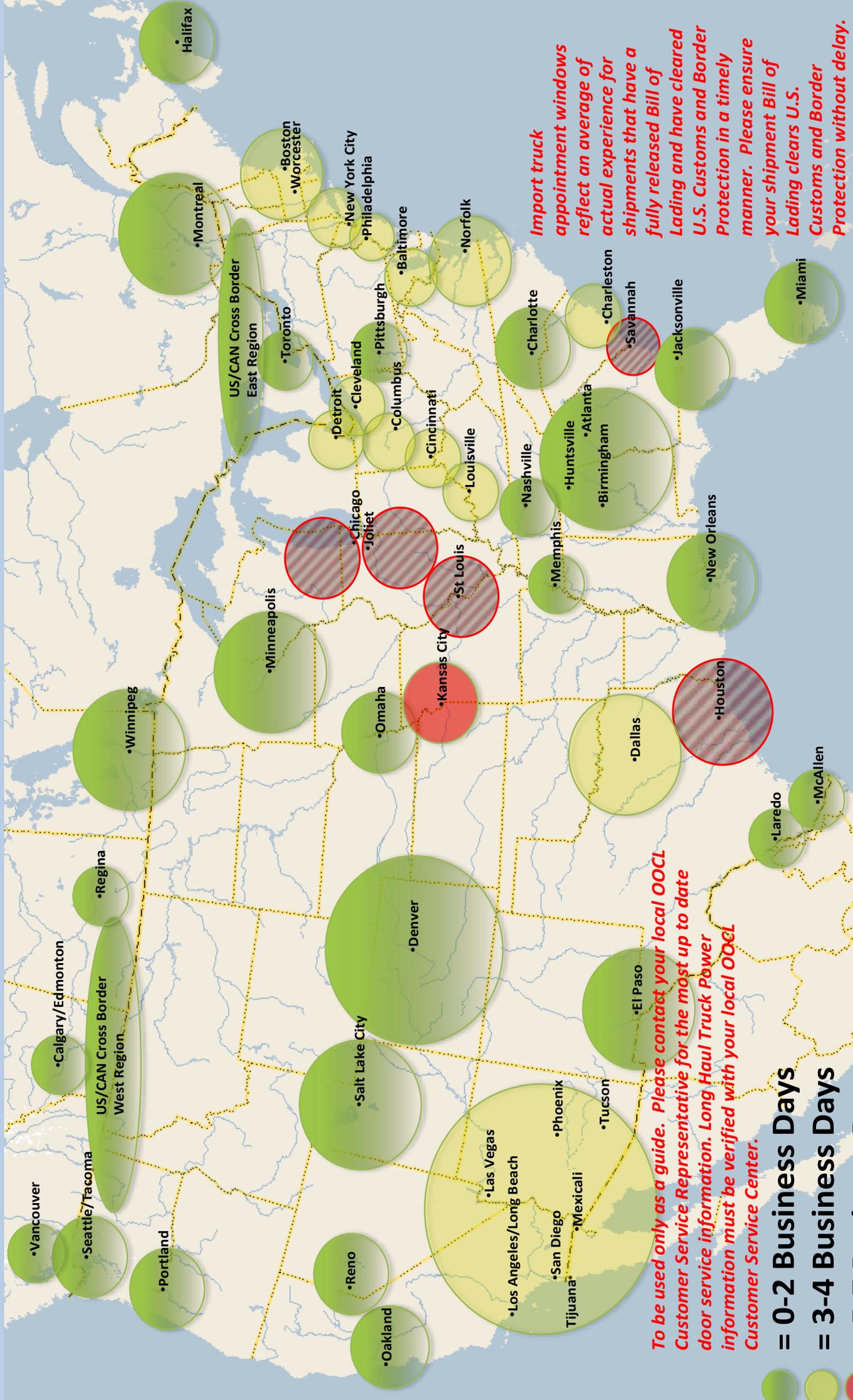
apparaissent.

La volatilité du gasoil repart de plus belle et le dernier indice CNR a démontré une très forte hausse du prix en janvier. Le deuxième point noir est la forte difficulté à recruter des chauffeurs et ce sont des milliers de postes qui restent à pourvoir dans toute la France.

## RARÉFACTION SANS PRÉCÉDENT DES TRANSPORTEURS ROUTIERS AMÉRICAINS

Océans vous a alerté il y a plusieurs semaines sur l'état des transporteurs routiers aux Etats-Unis. Le manque criant de transporteurs devient dorénavant un problème pour toutes les compagnies maritimes, les exportateurs et les commissionnaires de transport. Certaines compagnies, dont les majeures, ne veulent maintenant plus transmettre de cotations en rendu intérieur si le transport nécessite des chauffeurs routiers à destination. Les conséquences pour les exportations se font ressentir sur les terminaux ou sur les dépôts intérieurs avec des conteneurs qui « planchent » pendant plusieurs jours voire semaines. Les free-time aux Etats-Unis ne permettent pas de stationner longtemps sur les terminaux et les frais d'attente sont donc répercutés directement aux destinataires. Le montant peut très vite grimper car les tarifs des terminaux aux Etats-Unis sont parmi les plus élevés au Monde. Aussi, il est important que les formalités douanières à l'import soient effectuées sans délai afin de ne pas retarder la livraison finale. La situation est donc très critique notamment sur la côte Est et Golfe du Mexique. Vous trouverez ci-joint une cartographie provenant d'une compagnie maritime expliquant parfaitement les temps d'attente sur les différentes régions américaines.

# Export and Import – Store Door Truck Appointment Window



**Import truck appointment windows reflect an average of actual experience for shipments that have a fully released Bill of Lading and have cleared U.S. Customs and Border Protection in a timely manner. Please ensure your shipment Bill of Lading clears U.S. Customs and Border Protection without delay.**

**To be used only as a guide. Please contact your local OOCL Customer Service Representative for the most up to date door service information. Long Haul Truck Power information must be verified with your local OOCL Customer Service Center.**

- = 0-2 Business Days
- = 3-4 Business Days
- = 5-7 Business Days
- = 8+ Business Days



**Updated: 20 Feb 2018**