

1er TRIMESTRE 2020

POIDS TOTAL ROULANT CORÉE

La législation coréenne a modifié le poids maximum acceptable sur ses routes. Aussi, il ne faut pas dépasser un poids total roulant de 40MT. Au delà et notamment dans le but d'atteindre 44MT, des surcharges tarifaires seront appliquées selon les compagnies. Cela donnerait donc un poids brut marchandise de 22MT environ afin de respecter la nouvelle réglementation. Des contrôles à Busan auront lieu afin de contrôler la bonne application de la règle.

DESSERTTE DE CASABLANCA

La compagnie MSC a lancé un nouveau service maritime en sortie du Havre en 3 jours directs. Le service maritime s'articulera de la sorte: ANVERS > LE HAVRE > CASABLANCA > LAS PALMAS > DAKAR > CONAKRY > SAN-PEDRO > LAS PALMAS > AGADIR > ANVERS > ST-PETERSBURG.

PÉNURIE DE REEFER

Nous rencontrons une très forte pénurie d'équipements reefer en Europe et la France n'est donc pas épargnée loin s'en faut. La sortie des grèves a laissé un champ de ruines dont nous nous souviendrons longtemps. Les navires ne sont pas passés par les ports français et par conséquent, les approvisionnements de conteneurs n'ont pu se faire. C'est dorénavant le Coronavirus en provenance de Chine qui met le secteur du transport à genoux. Cette épidémie s'est accélérée depuis le début d'année 2020. La période d'arrêt de l'économie chinoise du fait du Nouvel An s'est prolongée sur plusieurs semaines et le travail n'a toujours pas repris à 100% sur certains terminaux. Quand bien même les terminaux chinois ouvrent, c'est le manque de personnel (conducteurs de camion, dockers, manutentionnaires...) qui est criant et ne permet de décongestionner les ports chinois. Tout cela a amené une série d'annulations de services maritimes « blank sailing » sans précédent sur l'axe Est-Ouest et Transpacifique. C'est environ 1,7 million de TEU qui n'a pas été transporté depuis l'arrivée du virus avec un manque à gagner pour les compagnies de 1,7 milliard de dollars!

Comme nous le savons, 3 reefer sur 4 en France proviennent des approvisionnements des compagnies maritimes. La formule est donc simple: pas de navire en Europe = pas de reefer disponible! Cette pénurie a entraîné une rafale de surcharges tarifaires très importantes chez toutes les compagnies maritimes. Les taux de fret atteignent donc des niveaux historiquement élevés sur l'axe Europe-Asie et Moyen-Orient.

CORONAVIRUS ET LOGISTIQUE MARITIME EN ASIE

Les autorités chinoises autorisent le retour des employés vers les usines mais cela va se faire lentement puisque plus de 220 millions de travailleurs doivent se déplacer. Par exemple, le gouvernement obligerait qu'il y ait un siège libre à côté de chaque passager. Les situations diffèrent, le Nord Chine est moins impacté. Comme annoncé par le CEO de Maersk, la reprise est attendue pour Avril. D'où le maintien du programme important de blank sailings. Cela coûterait aux armateurs \$350 millions par semaine selon International Chamber of Shipping (ICS). Il y aurait près de 6 millions de TEU non expédiés. Aussi, les compagnies maritimes ont débarqué les conteneurs dry et reefer dans des ports autres que ceux mentionnés au Bill of Lading. Ceux-ci se trouvent à Singapour, Port Kelang, Hong Kong, Busan... mais pas en Chine. Selon le droit du transport et les clauses au dos des B/L, les compagnies sont en droit de débarquer les conteneurs dans un port autre que celui prévu si celui-ci n'est pas accessible. Le risque est que les compagnies mettent donc en oeuvre la clause du « BL accompli » et ce seront aux chargeurs/destinataires de rapatrier les conteneurs à leurs frais vers la destination finale initiale (avec les éventuels frais de stationnements).

CARNET ROSE OCEANS

Un peu de joie pour cet INFOCEANS un peu morose: Mélanie est de retour après son congé maternité bien mérité avec ses jumeaux. Le « pôle Chine » est maintenant de quatre personnes avec Srey, Candice, Claire et Mélanie. Mais aussi, Jérémie est venu clôturer le chapitre 2019 des naissances avec l'arrivée de sa petite Léonie le 25/12!

ARRÊT DU SERVICE FE3

THE ALLIANCE regroupant ONE, HAPAG LLOYD et YANG MING va arrêter l'escale havraise du service FE3 début mai. Au delà de la diminution de l'offre maritime c'est surtout la desserte de Taiwan en service direct qui est préoccupante.

La demande taiwanaise en produits français est en pleine croissance et les destinataires sont très friands de ce service sans transbordement. Les ports taiwanais se feront donc sur les 3 alliances via les hubs habituels Hong Kong, Singapore ou Port Kelang.

DIKTAT DU « TERMINAL DE FRANCE - GMP »

2 alliances sur 3 escalent sur ce terminal havrais. Ce sont donc 7 armateurs sur les 9 majeurs qui sont sous le joug de ce terminal portuaire. Ce terminal qui a fait tant parlé de lui pendant les dernières grèves est complètement saturé et ne permet pas de respecter les engagements des compagnies envers les chargeurs. Il est quasi impossible de retourner les conteneurs pleins et nous devons utiliser des alternatives payantes pour attendre que ces messieurs acceptent nos conteneurs!