

PRENEZ SOIN DE VOUS !

Avril 2020



INFO Océans

TRANSPORTS MARITIMES

ASIE-EUROPE-ASIE: VIA CAP DE BONNE ESPÉRANCE.

CMA CGM ouvre cette « nouvelle voie » sur son service FAL3 (qui escale au Havre). Evergreen avait déjà contourné l'Afrique en 2009 suite à la crise financière.

Certes, cela donne une bonne huitaine de jours de voyage en plus, mais eu égard à ce que traverse le monde, plus les voyages sont longs mieux c'est. Le « Slow Steaming » étant de retour chez bon nombre de compagnies maritimes, cela n'handicape pas CMA... avec qui plus est certains terminaux européens qui commencent à être fortement congestionnés...

Même si le Canal de Suez octroie un « discount » de 6% aux navires européens, le jeu en vaut donc la chandelle tant que le prix du fuel reste relativement bas.

L'ERE DE LA DÉMATÉRIALISATION EST ARRIVÉE

Les échanges en format « papier » (Chronopost, UPS, Fedex...) sont très fortement ralentis en ces temps de confinement. Mais au delà des retards, c'est aussi le risque de perte (et ses conséquences financières) qu'il faut prendre en compte. Aussi, les compagnies qui pour certaines n'éditent plus de BL originaux proposent de passer par le SWB ou d'effectuer des « relâches » à destination. Nos équipes sont à votre écoute pour étudier les meilleures solutions à vos besoins.

DUNKERQUE EN ROUTE VERS LE MILLION D'EVP

C'est à se demander si le port des Hauts de France n'a pas attendu la fin de son carnaval pour faire débarquer deux nouvelles grues sur le terminal des Flandres. Malgré la forte concurrence des ports du range Nord, Dunkerque continue d'investir et pourra dorénavant opérer deux gros navires en même temps. Ce port qui est actif à l'import notamment pour les industriels du Nord de la France va donc voir sa capacité portée à un million d'EVP. Un exemple que le port de Montoir devrait suivre quand nous voyons l'état des grues du port ligérien. Les dernières pannes de fin mars devraient alerter les autorités portuaires locales...

2019, UNE ANNÉE QUI DEVAIT BIEN SE DÉROULER POUR LES ARMATEURS

Le premier semestre 2019 se déroulait sous de bons auspices mais le coronavirus est venu faucher cette phase de croissance pour les compagnies. Si nous nous basons sur les chiffres publiés par Alphaliner qui a étudié les marges opérationnelles des 10 premières compagnies; c'est l'armateur français CMA CGM (4,7%) qui a le plus tiré son épingle du jeu suivi de près par COSCO (4,6%) et ZIM (4,5%). Les lanternes rouges sont Yang Ming avec une marge nulle mais surtout Hyundai Merchant Marine avec -7,2%. L'année 2020 et son économie en berne s'annonce comme médiocre pour les armateurs et leur seul lot de consolation sera le faible prix du fioul.

LA VIE D'Océans

Pas de naissance ce mois-ci dans le carnet rose mais nous pourrions vous raconter comment nous travaillons de chez nous en mode mi-parent mi-logisticien! Grâce à notre outil *IFRET* que certains connaissent bien, nous sommes donc tous 100% opérationnels même si parfois vous avez la joie d'entendre nos chers têtes blondes au téléphone...

BLANK SAILING: MAI ET JUIN AU TOP!

Même si la Chine a repris ses affaires comme si de rien était, l'Europe est en quasi black out industriel. Les USA, Canada et Japon ont emboité le pas.

Seules les marchandises de première nécessité vont perdurer à l'export (alimentaire et médical entre autres). Pas besoin de tant de services et navires pour « si peu » vous diront les armateurs et surtout gardons les taux élevés! L'alliance 2M (Maersk-MSC et le nouveau venu Hapag) réduit la voilure de 40% sur ses service Asie-Europe et Transpacifique.

Pour ce qui concerne l'Europe, 2 services vont totalement s'arrêter en ce second trimestre: un en Méditerranée (escalant à Fos) et l'autre en Nord Europe (escalant à Anvers).

Pour ce qui touche Le Havre, les services des trois alliances vont globalement voir 1 escale sur 2 annulée en juin.

MOINS DE BATEAUX, MOINS DE BOITES.

Comme vous l'avez constaté, il n'est pas aisé de trouver un reefer la veille pour le lendemain.

Avec un nombre de voyages Asie-Europe en diminution, les navires vont revenir moins vite d'Asie (Slow Steaming), la disponibilité de conteneur reefer n'est donc pas prête de s'arranger.

Dans le même temps, la demande chinoise en produits alimentaires se fait criante. La balance entre l'offre et la demande va encore jouer.

Nous avons déjà employé ce terme mais l'anticipation (ou du moins la prévision) des bookings est donc de mise.