

INFOCÉANS

Balguerie

Worldwide Logistics

Décembre
2020

TRANSPORT MARITIME: L'ANNÉE 2020 DANS LES ANNALES DE LA FOLIE

Nous commençons 2020 par de violentes grèves portuaires puis la pandémie mondiale du COVID-19 débarquait en Europe. Le grand désordre mondial sans précédent était lancé! Nous ne pouvons malheureusement que constater que ce désordre a tourné en faveur des compagnies maritimes.

La Chine s'est depuis quelques mois remise en ordre de marche et le rythme de production est à son plus haut niveau. La relation commerciale Chine - Etats Unis est au beau fixe et les armateurs se sont concentrés sur l'axe trans-pacifique. Ces lignes maritimes ont phagocyté tous les équipements dry et l'Europe en paie le prix fort actuellement.

Quand les chargeurs européens cherchent désespérément à exporter, les navires partent remplis de conteneurs vides vers l'Asie! C'est plus avantageux pour les compagnies de rapatrier du vide rapidement en Asie que de transporter du plein qui fera perdre du temps avant d'être récupéré vide. L'axe Europe < > Asie se retrouve donc avec deux problématiques: le manque d'équipements dry/reefer et l'envolée des taux de fret avec la mise en application de surcharges en tout genre.

L'entonnoir des compagnies que nous ne connaissions pas il y a quelques années est maintenant bien réel. Quand nous pouvions faire jouer la concurrence entre les compagnies, il est maintenant très difficile de trouver des plans B ou C en cas de défaut d'un armateur ou simplement quand celui-ci décide de mettre une surcharge applicable de suite... Il faut bien être conscient que 3 compagnies (MAERSK, MSC et COSCO GROUP) détiennent à elles seules presque 50% de parts de marché. Après des années de vaches maigres et la disparition ou absorption de certains acteurs (UASC, HANJIN, HAMBURG SUD, SAFMARINE, KLINE, MOL, NYK), les armateurs restants chercheront les lignes maritimes les plus rémunératrices sans se soucier des besoins des chargeurs.

Comment sommes-nous arrivés à cette concentration des compagnies maritimes? Vaste question: pression des chargeurs sur un coût de transport toujours plus bas? Concurrence acharnée entre les compagnies maritimes? Subvention de certains Etats pour promouvoir leurs exportations? Ce que nous retenons, c'est que la supply-chain se retrouve dorénavant extrêmement perturbée voire stoppée en cas d'apparition d'événements externes (grèves, pandémies, congestions...)

Nous espérons tous un retour à la normale d'ici le deuxième trimestre et la reprise de l'activité industrielle chinoise post Nouvel An chinois. Il faudra aussi suivre les choix de la Chine quant aux pays sourcés pour leurs besoins alimentaires en sachant que l'Europe, dont la France, est plébiscitée pour son secteur agroalimentaire (produits laitiers, viandes, pâtisseries, fine food,) et pharmacologie.

JANVIER - FEVRIER 2021: A VOS BOOKINGS !

Les navires vers l'Asie s'annoncent pleins au fur et à mesure que les jours passent. Plein de quoi, à part de vides, nous ne le saurons jamais mais ce qui est certain, c'est que nous devons prendre les devants dans nos réservations.

UN SURCHARGE POUR AVOIR LA GARANTIE

D'EMBARQUER À L'EXPORT

Les compagnies maritimes fourmillent d'idées pour nous permettre d'embarquer. A l'import Asie, les chargeurs se voient proposer de payer une surcharge pour éviter d'être laissés à quai en Chine notamment pendant les périodes de forte demande.

Aussi, cette solution est maintenant proposée à l'export d'Europe. Un armateur propose aux chargeurs de payer une « Shipping Guarantee Fee » de USD 200 pour avoir la garantie d'embarquer vers l'Asie et ne pas rester à quai au Havre par exemple.

Là encore, il semble intéressant de connaître comment les navires dans le sens Europe > Asie peuvent se retrouver pleins alors que c'est l'import d'Asie qui remplit les navires depuis des décennies et non l'inverse.

INFO LCL

- Rappel Export vers les USA :

Pour toute expédition à destination des ETATS-UNIS l'importateur doit transmettre aux douanes une pré-déclaration nommée ISF récapitulant l'ensemble des informations de l'envoi. Cette formalité doit être accomplie avant le départ du navire sous peine d'exposition à des pénalités à l'arrivée des marchandises sur le territoire américain.

- Expéditions de fin d'année :

Compte tenu que les 25 décembre et 1er janvier sont fériés les clôtures douanes sont avancées concernant les navires partant semaine 52 et semaine 1. N'hésitez pas à revenir vers notre équipe afin d'anticiper le mieux possible vos exports prévus en cette fin d'année.

- Le groupage n'échappe malheureusement pas aux manques d'équipements, blank sailings ou autre congestion portuaire. De ce fait certains retards peuvent avoir lieu sur vos exports en ce moment.

TRANCHE DE VIE OCEANS

- Claire va clore le chapitre des naissances pour 2021 et nous sommes heureux pour elle et son petit Ezio arrivé fin novembre!

Encore un peu de patience avant de la féliciter; retour prévu courant mars 2021.

JOYEUSES FETES DE FIN D'ANNEE !