

FOCUS US PORTS > PRESSION, SATURATION, CONGESTION ET FRAIS DE STATIONNEMENT

Los Angeles/ Long Beach et New York sont probablement à ce jour 2 ports parmi les plus congestionnés du monde, car les flux venant de Chine sont de 20 à 30% plus volumineux sur Q4 2020 qu'en 2019. Aucun port ne peut absorber une telle hausse sans difficultés. De plus, les navires qui attendent parfois 1 semaine avant d'être opérés, les schedules qui glissent de manière importante, et les soucis conséquents pour les livraisons intérieures (manque de chauffeurs depuis maintenant 3 ans) n'arrangent pas la situation de congestion. New York aussi accuse une hausse de volumes en provenance d'Asie, environ 10% en 2019.

Dans sa continuité, la situation COVID ne nous aide pas. Les compagnies maritimes encouragent à router les flux via Norfolk, Savannah ou Charleston, quand cela est possible, et si la destination finale le permet bien sur. Mais ces derniers ports commencent eux aussi à saturer.

Prudence et frais de stationnement éventuels à venir.

QUELQUES CHIFFRES À CONNAITRE

Il est toujours bon d'avoir quelques chiffres en tête et le *Journal de la Marine Marchande* du 5 janvier 2021 nous y aide:

- Flotte mondiale de conteneurs:
 - 23,9 millions de TEU (Twenty Equivalent Unit)
 - 4,3 millions de TEU en reefers
- Flotte mondiale de navires portes-conteneurs: 5 374 navires / 1er: MAERSK - 2ème: MSC - 3ème COSCO Group
- Part de marché des alliances:
 - 2M (MSC-MAERSK) = 34,5% // OCEAN ALLIANCE (CMA GM-EVERGREEN-COSCO-OOCL) = 30,1% // THE ALLIANCE (ONE-HMM-HAPAG-YANG MING) = 19,2% // Autres = 16,2%
- Capacité maximale d'un navire: 24000 TEU minimum / 24 rangées de conteneurs / Livraison 2023
 - Importateur de reefers: 1er Chine 800K TEU avec +41% // 2ème

OCEAN ALLIANCE MODIFIE LES ESCALES DU FAL3

Le port malaysien de PORT KELANG ne sera plus desservi par la ligne maritime FAL3. A partir du navire CMA CGM GEORGES FOSTER en ETD le 21/01, il faudra passer sur d'autres services maritimes. Il existe notamment le service dénommé FAL 1 mais qui n'est pas proposé par tous les acteurs de cette alliance (EVERGREEN-OOCL-CMA CGM-COSCO). Ce port étant souvent le hub maritime, il convient de faire bien attention aux routings des destinations du Sud-Est asiatique.

LE GIGANTISME REVIENT À LA CHARGE

Après avoir engendré des revenus comme ils n'avaient jamais connu auparavant, les armateurs repartent à la course au gigantisme. Nous parlons maintenant de navires de plus de 24000 TEU (Twenty Equivalent Unit) notamment pour HYUNDAI, MSC ou HAPAG LLOYD! Les livraisons ne sont pas pour tout de suite mais il faut compter sur de nouvelles capacités en 2022/2023. Mais de là à retrouver une surcapacité, ce n'est pas encore au goût du jour. La balance penche encore du côté des armateurs notamment sur l'axe Europe < > Asie.

TRANCHE DE VIE OCEANS

- L'équipe commerciale voit l'arrivée de Mr Chandra Tirvengadam en remplacement de Yann Lebolay.
- L'équipe exploitation complète ses compétences et talents avec la venue d'Emeline Guisseau.

INFO LCL

- L'épidémie de COVID impacte fortement l'Inde. Les hubs habituellement utilisés comme Chennai ou Colombo sont remplacés par Singapour. Ce hub est quant à lui aussi très saturé mais reste une alternative plus fiable que les hubs indiens. Il faut donc s'attendre à des délais de livraison pour vos exports vers Calcutta.
- Export d'alcool vers Singapour: la facture commerciale et la packing-list sont désormais obligatoires au moment du booking. Aussi, les éléments suivants seront mentionnés sur le corps du BL: nombre de bouteilles, nombre de colis par palette, litrage total et degré d'alcool. Pour l'étude tarifaire, il faut demander à Thomas ou Gautier et non l'quote afin d'obtenir toutes les surcharges en cours.

LE HAVRE: FORTE CONGESTION AU « TERMINAL DE FRANCE »

Les prises reefers manquent au Terminal de France et ce sont donc deux alliances sur trois qui en pâtissent. Les gros retards des navires notamment chez THE ALLIANCE (ONE, HAPAG, YANG MING, HMM) ont pour conséquences de ne pas libérer les prises reefers. Les accords de free-time que proposent les compagnies ne sont plus acceptés par l'opérateur du terminal et nous apprenons au moment même de l'entrée des reefers que nous devons trouver une solution alternative de branchement... frais à notre charge bien entendu! Nous devons donc être très prudents dans les jours de positionnement en usine pour ne pas voir refouler nos reefers au Havre.

Meilleurs voeux pour cette nouvelle année!