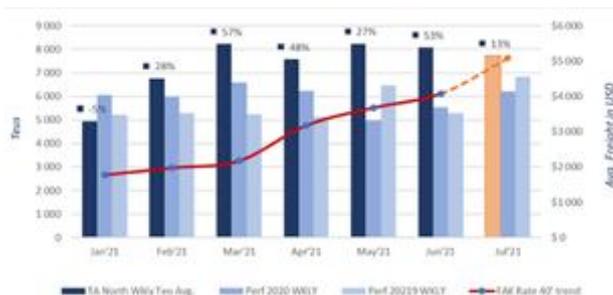


DES CONTENEURS EN OR MASSIF SUR L'AXE TRANSATLANTIQUE ?

Alors que la Chine reprend ses exportations, l'Europe et les Etats-Unis sont encore semi-confinés. Les américains consomment comme jamais auparavant. Conséquence: les ports américains et européens sont frappés par une pénurie de main-d'œuvre de dockers ou de camionneurs. Les ports n'ont plus la capacité de fournir du personnel et finissent submergés par la reprise de l'export asiatique.

Les hausses tarifaires et autres GRI pleuvent et le mois de juin voit des surcharges allant jusqu'à 1500\$ par TC! Rien ne vaut un graphique pour comprendre une situation; voici donc une courbe très parlante sur l'axe transatlantique.



TRANSAT NORTH WESTBOUND VOLUME EVOLUTION
2019-2021 VOLUME + RATE EVOLUTION

LE NOUVEAU MOT À LA MODE: « ROLL-OVER »

Nous avons remarqué qu'entre le transit-time annoncé au chargement et celui réellement réalisé, il y a un écart notoire que seul le secteur du shipping est capable de fournir!

Entre persistance des blank sailings, pénurie de conteneurs vides, saturation des terminaux; les grands ports et les transporteurs maritimes mondiaux voient le taux de roulement entre les conteneurs qui n'embarquent pas sur le navire prévu et ceux embarqués (taux de rollover) dépasser 50 % tandis que le nombre de conteneurs laissés à quai continue d'augmenter inexorablement.

Les grands hubs mondiaux comme Rotterdam, Jebel Ali, Salalah ou Singapour sont complètement congestionnés et les conteneurs planchent en attendant de pouvoir embarquer.

EN ROUTE VERS LA CHINE PAR LE RAIL !

Le transport maritime reste toujours aussi déstructuré et nous peinons à exporter nos biens de manière fiable et régulière. De nombreux trains arrivent de Chine dorénavant par la fameuse **route de la soie** et ce sont autant d'opportunités à l'export.

Nous comptons en moyenne un transit-time de 18 jours pour arriver sur le gros hub chinois de la ville de **Xi'An**. Il existe aussi des solutions pour aller toucher des villes au delà de ce hub.

L'équipe commerciale est à votre écoute pour étudier vos besoins en conteneurs dry à l'exportation en train vers la Chine.

BRÈVES DE COMPTOIR

> La nouvelle entité portuaire **HAROPA** regroupant les ports du Havre-Rouen-Paris a vu le jour. Lors du conseil des ministres du 19 mai, une ordonnance relative à la fusion du port autonome de Paris et des grands ports maritimes du Havre et de Rouen en un établissement public unique a été signé. Gageons que cette nouvelle entité saura utiliser à bon escient l'enveloppe du programme d'investissements de 1,45 milliard d'euros sur la période 2020-2027.

> La marine à voile reprend du service! Après des démarrages concluants avec des navires à voile à faible tonnage, ce sont maintenant des navires de plus fortes capacités qui sont dans les tuyaux. Plusieurs projets sont en cours de finition pour des navires pouvant transporter des conteneurs sur de courtes distances. Ces portes-conteneurs ne seront certainement jamais sur les grandes routes maritimes mais potentiellement sur les services de feeding. Peut-être un jour verrons-nous un feeder à voile escalant au port de Montoir?

> Le **terminal havrais TDF toujours autant congestionné**. La rentrée des dry et reefers pleins ne peut se faire que quelques jours avant la clôture des navires. Avec des navires qui se décalent à longueur de journée, si votre choix se porte sur **OCEAN ALLIANCE** ou **THE ALLIANCE**, des gros décalages dans vos jours d'emportage sont à prévoir. Mais il arrive que l'annonce du décalage se fasse après l'emportage et il faut donc trouver des solutions payantes de branchement sur les parcs privés.

Les armateurs se défontent sur les opérateurs des terminaux qui eux-mêmes renvoient la faute aux compagnies maritimes! Et au milieu de tout cela, il y a le chargeur qui se retrouve pris en otage avec un conteneur plein en attente de rentrer sur le terminal.