

## SITUATION ENCORE ET TOUJOURS TENDUE SUR LES PORTS AMÉRICAINS

Les terminaux portuaires des deux cotés des USA restent complètement saturés. De ce constat, il faut aussi ajouter l'état des dépôts intérieurs qui regorgent de conteneurs pleins en attente de livraison finale. Les ports Los Angeles et Long Beach ont décidé de **facturer les jours d'attente sur leurs terminaux**. Aussi, les chargeurs qui ne viennent pas retirer les conteneurs dans les temps impartis se voient facturer les montants que vous trouverez ci-dessous. Gageons que ce coup de force puisse faire avancer les investissements américains dans le post-acheminement ferroviaire ou routier.

Day(s)	Fee Amount \$	Running Total \$
0-8	\$0	\$0
9	\$100	\$100
10	\$200	\$300
11	\$300	\$600
12	\$400	\$1,000
13	\$500	\$1,500
14	\$600	\$2,100
15	\$700	\$2,800
16	\$800	\$3,600
17	\$900	\$4,500
18	\$1,000	\$5,500
19	\$1,100	\$6,600
20	\$1,200	\$7,800
Each day beyond that	+\$100 from previous day	Compounded running total after each day

## LA/LB EMERGENCY FEE CHARGE TABLE

### RETARD ET CONGESTION AU HAVRE

Retards, annulations d'escales, roll over... **Les navires qui escalent sont très rapidement pleins plusieurs semaines à l'avance.**

L'équipement dry comme reefer se raréfie. Pour vous servir au mieux selon vos attentes, nous vous invitons lors de vos demandes de cotations à nous préciser date de disponibilité marchandise et si c'est une expédition ferme.

Cela nous permettra de vous répondre de façon ciblée et personnalisée avec l'équipement et le navire en face de vos besoins.

Quant à la **saturation du Terminal De France** ainsi qu'aux **manques de tractionnaires portuaires**, la situation havraise reste toujours aussi complexe. Selon les décalages des navires, les transporteurs routiers se voient annuler leurs rendez-vous payants et il faut trouver des solutions de branchement dans l'attente de pouvoir rentrer sur terminal.

### DEMANDE DE FREE-TIME

Certains de vos clients demandent du FT à destination pour répondre à leurs besoins locaux (dédouanement, contrôles sanitaires, fumigation...) Aussi, **cette requête doit se faire lors de votre demande de cotation** car certaines compagnies ne valident cela qu'avant le départ du navire. Lorsque celui-ci a quitté le port, les montants à négocier peuvent devenir alors très élevés. De plus, il peut y avoir des accords locaux avec les agents de vos clients qui eux-mêmes ont déjà négocié pour leurs comptes.

### BREVES DE COMPTOIR

- **20%**: c'est le pourcentage de la capacité de navires en commande (4,25 Millions EVP) par rapport à la capacité existante à ce jour (21,2 Millions EVP) **Ce volume arrivera sur le marché d'ici fin 2024**, ce qui portera la flotte à une capacité de 25,45 Millions d'EVP pour le Top Ten des armements uniquement. Gageons que cela modifiera le marché...il faudra bien les remplir ces navires!!

- Pour toute demande de tarif DGX: **transmettez-nous la classe et l'UN**. Les tarifs et les routings peuvent évoluer selon ces données.



# INFOCÉANS

Balguerie  
Worldwide Logistics

November 2021

## USA – COMPLICATED AS EVER

Whether on the East or the West Coast of the United States, terminals are still overwhelmed. Add to the mix the overloaded inland warehouses/depot/ rail terminals with containers awaiting to be delivered to their final destinations.

To “help” the situation move forward, the terminals of Los Angeles and Long Beach have decided to **start billing for the extra days containers stay unmoved**. Hence, if truckers do not remove containers from these terminals in due time, they are billed of the amounts you can see in the table below. Let’s hope this encourages for future investments in road and rail industries for containerised goods.

### LA/LB Emergency Fee Charge Table would be as follows:

Day(s)	Fee Amount \$	Running Total \$
0-8	\$0	\$0
9	\$100	\$100
10	\$200	\$300
11	\$300	\$600
12	\$400	\$1,000
13	\$500	\$1,500
14	\$600	\$2,100
15	\$700	\$2,800
16	\$800	\$3,600
17	\$900	\$4,500
18	\$1,000	\$5,500
19	\$1,100	\$6,600
20	\$1,200	\$7,800
Each day beyond that	+\$100 from previous day	Compounded running total after each day

## DELAYS AND CONGETIONS IN LE HAVRE

Delays, cancelled calls, roll over... **Vessels that call Le Havre are filling up very quickly and very early** (count a few weeks before ETD).

Whether you need DRY or REEFER equipment, it becomes more and more difficult to come by due to the ever-lasting disrupted rotation of containers worldwide. In order to serve you the best we can and meet your expectations, we invite you to advise if and when the goods are ready to be exported.

This way our quotations will be as precise as possible and we can recommend which vessels suits your needs.

In regards to **TDF (Terminal de France) being overloaded** and the **lack of manpower to move containers onto terminals**, the situation in Le Havre stays complex. Depending on the vessels’ schedule that keep on changing, truckers have to cancel their appointments to deliver containers, and we have to find plug-in and storage solutions before containers can be accepted onto terminals.

## BAR TALK

> **20%: 4,25 million TEU**, that’s the **extra capacity coming to the market by the end of 2024**. This will increase the capacity of the Top Ten shipping lines to 25,45 million TEU. Let’s hope this will change the current market trend, as the ships will need to be filled...

> **Dangerous goods:** when asking for a quotation, please specify the class and UN as these may alter tariffs and routings.

## EXTRA FREE TIME

Some of your clients ask for extra free time at destination due to local needs (import customs process, sanitary treatments etc...). **This request has to be done in advance** at the time of quotation, this goes with our service to better suit your needs, as shipping lines don’t always accept the request for extra free time after vessel’s departure. They already are reluctant to accept extra free time, so a negotiation post vessel’s departure will be extra complicated and at extra costs if accepted.

Another option is for your clients to get in touch with their freight forwarder for local negotiations.