Actualités

La boîte de Pandore du chaos de la chaîne d’approvisionnement est désormais grande ouverte

24 Jun, 2024 | Share

MARKET
UPDATE

Commençons par la conclusion : le chaos règne sur les marchés mondiaux du fret maritime et aérien, sans perspective d’amélioration à court terme.

Il est désormais clair que ce que certains espéraient être une crise de courte durée est là pour durer longtemps, et comme nous le savons tous trop bien maintenant, les effets domino potentiels déclenchés par le chaos actuel auront un effet plus durable.

Il est également clair que le chaos actuel est causé par une multitude de facteurs et non par un seul impact. Il s’agit d’une tempête parfaite avec des ingrédients tels que le contournement de la mer Rouge, des dépenses de consommation plus élevées que prévu, une saison de pointe précoce et une reconstitution des stocks.

Les tarifs du fret maritime restent élevés, ce qui rappelle aux expéditeurs de la plupart des principales voies commerciales des souvenirs douloureux des niveaux de tarifs dus à la COVID-19. À l’heure où nous parlons, le scénario le plus réaliste est que les difficultés actuelles se poursuivront jusqu’à la Golden Week de début octobre.

Le fret aérien redevient très en vogue

Si les perturbations sur le marché du fret maritime ont fait la une de notre dernier bulletin d’information du 7 juin, les dernières semaines ont également montré que le marché du fret aérien est de nouveau en pleine effervescence. Cela rappelle la situation de février et mars, où la course aux capacités garanties s’est transformée en véritable sprint pour tous les acteurs du marché.

Dans un article paru dans The Loadstar le 19 juin, Pierre van der Stichele, vice-président du fret chez Charter Broker Air Partner, a exposé la situation de manière très claire : « *Au quatrième trimestre de cette année, il sera très difficile, voire impossible, de trouver des avions gros-porteurs et long-courriers* ». [1]

Les nouveaux géants du commerce électronique tels que Shein et Temu sont sans aucun doute une partie de l’explication, ayant réservé une capacité fixe pour toute la durée du second semestre 2024.

Richard Forson, PDG de Cargolux, a fait écho à ce sentiment en déclarant : « *Nous avons reçu des demandes de blocage de capacité pour le quatrième trimestre* » et ajoutant « *nous exploitons un nombre important de charters à des fins de commerce électronique* ».

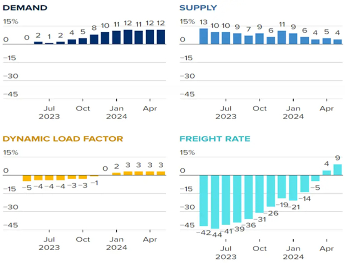
Pour conclure son point de vue sur la situation actuelle, Pierre van der Stichele a déclaré sans détour : « *Je n’ai jamais vu l’industrie aussi volatile en près de 30 ans dans le fret* », concluant que « l’afflux de trafic de commerce électronique *sur le marché du fret aérien a perturbé la saisonnalité normale et, par conséquent, la prévisibilité de la demande* . [2]

Si l’on ajoute l’« effet Mer Rouge » du fret maritime à l’impact systémique de l’augmentation des volumes du commerce électronique, nous arrivons à la conclusion très claire que le reste de l’année 2024 sera très difficile et mouvementé.

CNBC a cité les chiffres de la plateforme Freight Intelligence Xeneta pour illustrer la situation actuelle.

Demande, offre, taux de remplissage et taux de fret aériens mondiaux

Variations en pourcentage sur douze mois de mai 2023 à mai 2024



Source : Graphique de Xeneta republié par CNBN

Niall van de Wouw, directeur du fret aérien de Xeneta, a ensuite fourni une perspective éclairante à CNBC : « *Étant donné que 98 % du fret mondial est transporté par voie maritime, même un changement de pourcentage de 0,2 % entraînerait une augmentation de 10 % des volumes de fret aérien* . [3] Cela illustre à quel point l'offre et la demande de fret aérien sont sensibles aux perturbations du fret maritime.

Comme toujours, nous tenons à souligner la nécessité de disposer de prévisions précoces et fiables, nous permettant de planifier à l'avance et, surtout, de proposer des solutions alternatives. Nous constatons notamment une augmentation significative des solutions air-mer et air-terre, et nous accélérons nos efforts pour nous assurer d'être aussi bien préparés que possible à un marché du fret aérien en pleine effervescence dans les mois à venir.

Aucune perspective de résolution de la crise de la mer Rouge en raison des nouvelles attaques des milices houthies

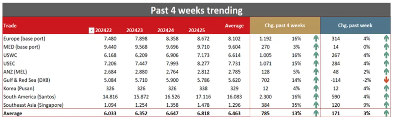
Alors que les armateurs du monde entier attendent avec impatience une résolution de la crise en mer Rouge, le 191e jour n'a pas apporté beaucoup d'optimisme pour soutenir ces espoirs. Les attaques des Houthis contre les navires commerciaux en mer Rouge se sont poursuivies, heureusement, avec peu de dégâts et aucune victime.

Les Houthis ont même fait état d'une attaque contre la marine américaine en affirmant avoir lancé une attaque réussie contre l'USS Dwight D. Eisenhower. Cependant, le CENTCOM américain nie catégoriquement cette information.

L'évolution géopolitique des dernières semaines, et notamment les négociations de cessez-le-feu entre Israël et le Hamas, ont fait naître l'espoir que cela pourrait également conduire à une résolution de la crise de la mer Rouge. Cependant, pour l'instant, rien n'indique que cela se produise.

Le SCFI continue d'augmenter à des niveaux douloureux

Les derniers chiffres SCFI publiés vendredi 21 juin ont montré que le niveau moyen du taux SCFI sur toutes les voies commerciales a encore augmenté de 171 USD/40´. Il convient de noter que le niveau du taux sur la zone Asie-Méditerranée est désormais très proche de franchir la barre « magique » de 10 000 USD/40´, s'établissant à 9 710 USD/40´.



Past 4 weeks trending

Trade	202422	202423	202424	202425	Average	Chg. past 4 weeks			Chg. past week		
Europe (base port)	7.480	7.898	8.358	8.672	8.102	1.192	16%	↑	314	4%	↑
MED (base port)	9.440	9.568	9.696	9.710	9.604	270	3%	↑	14	0%	↑
USWC	6.168	6.209	6.906	7.173	6.614	1.005	16%	↑	267	4%	↑
USEC	7.206	7.447	7.993	8.277	7.731	1.071	15%	↑	284	4%	↑
ANZ (MEL)	2.684	2.880	2.764	2.812	2.785	128	5%	↑	48	2%	↑
Gulf & Red Sea (DXB)	5.084	5.710	5.900	5.786	5.620	702	14%	↑	-114	-2%	↓
Korea (Pusan)	326	326	326	338	329	12	4%	↑	12	4%	↑
South America (Santos)	14.816	15.872	16.526	17.116	16.083	2.300	16%	↑	590	4%	↑
Southeast Asia (Singapore)	1.094	1.254	1.358	1.478	1.296	384	35%	↑	120	9%	↑
Average	**6.033**	**6.352**	**6.647**	**6.818**	**6.463**	**785**	**13%**	↑	**171**	**3%**	↑

Une augmentation d'environ 200 à 300 USD/40´ a été constatée sur toutes les principales voies commerciales, y compris l'Asie-Europe du Nord, ainsi que vers les côtes est et ouest des États-Unis, respectivement.

La question qui se pose est évidemment de savoir si un palier a été atteint ou si nous pourrions en fait voir des niveaux de taux (à nouveau) de l'ordre de 15 000 à 20 000 USD/40´ comme pendant la pandémie.

Récemment, Sea-Intelligence a publié une note prévoyant que les prix spot Asie-Europe pourraient dépasser 20 000 USD en raison de la crise de la mer Rouge, le PDG de Sea-Intelligence, Alan Murphy, déclarant : *« Les tarifs spot continueront d'augmenter tant qu'il y aura suffisamment d'expéditeurs prêts à payer le prix ».* Il a poursuivi : *« La pandémie a créé un précédent, à savoir qu'en période de crise grave, les tarifs de fret peuvent atteindre ces niveaux très élevés . »* [4]

Comme nous l'avons déjà indiqué, nous pensons que la situation actuelle pourrait perdurer jusqu'à la Golden Week début octobre. Cependant, nous estimons également que les taux de fret ont atteint un niveau proche du plateau et ne voyons donc aucune indication des niveaux de taux prévus par Sea-Intelligence.

Il est important de souligner que nos perspectives se concentrent principalement sur les échanges Est-Ouest. Nous observons un environnement plus stable en termes de niveaux de taux et de capacité, sur les marchés d'exportation traditionnels hors Europe ainsi que sur le commerce transatlantique.

Premiers signes de pénurie de conteneurs dans les principales origines d'Asie

Outre l'accélération continue des taux de trafic, d'autres défis apparaissent également sous la forme de congestion portuaire et de manque d'équipements disponibles.

Des rapports publiés dans The Loadstar ont fait état d'une pénurie de conteneurs de 40 pieds au Bangladesh, soulignant que MSC et Hapag Lloyd s'efforcent de repositionner les équipements des ports voisins. Ruhul Amin Sikder, secrétaire général de l'Association des dépôts de conteneurs intérieurs du Bangladesh, a déclaré que « ses dépôts ont connu des pénuries de conteneurs de 40 pieds dans l'ensemble des transporteurs » et a ajouté : « presque toutes les compagnies maritimes desservant le Bangladesh ont été confrontées à une pénurie d'équipements, qui ne cessera pas, a déclaré un autre responsable de la compagnie de conteneurs de grande taille jusqu'à ce que la congestion à Singapour se normalise » [5].

La congestion du port de Singapour va de mal en pis

Un article publié par The Maritime Executive s'est concentré sur un impact imprévu spécifique de la crise de la mer Rouge et, par conséquent, sur l'utilisation de la route du Cap de Bonne-Espérance. La demande accrue de soutage et de transbordement dans le port déjà très fréquenté de Singapour, associée à la refonte des horaires de transport et, en particulier, à l'affectation de navires supplémentaires sur la voie commerciale Asie-Europe pour couvrir les délais de transit prolongés, a déclenché une situation proche du chaos.

Photo de l'article du Maritime Executive

L'article souligne que les retards ont duré jusqu'à 7 jours, avec jusqu'à 450 000 EVP de conteneurs en attente d'accostage au port à la fin du mois de mai. Pour tenter d'améliorer la situation, l'opérateur de terminaux PSA Singapore a réactivé son ancien terminal Keppel, mais pour l'instant, sans amélioration notable. En guise de mesure d'atténuation, de nombreux transporteurs de conteneurs ont commencé à éviter complètement le port de Singapour pour éviter de longs retards. Cependant, cela devrait à son tour entraîner de nouveaux retards pour les marchandises nécessitant un transbordement dans d'autres ports.

Les craintes de perturbations liées à des grèves sur la côte Est des États-Unis augmentent

Comme le dit Lars Jensen, de Vespucci Maritime : « *Il y a actuellement un sentiment de déjà-vu omniprésent sur le marché des conteneurs* ». [6]

Ces dernières semaines, une rhétorique de plus en plus dure entre les dockers et les principaux opérateurs de terminaux a suscité des craintes quant à ce qui pourrait être le prochain grand coup porté aux chaînes d'approvisionnement mondiales.

Ces dernières années, l'attention s'est portée principalement sur les ports de la côte ouest des États-Unis, mais avec l'annulation par l'International Longshoremen's Association (ILA) d'une réunion prévue avec l'United States Maritime Alliance (USMX), les enjeux ont considérablement augmenté, alors que les parties approchent de la date limite de septembre où une nouvelle convention collective pour la côte est des États-Unis doit être conclue.

Il est important de noter cependant que ce type de discours fait partie intégrante des tactiques de négociation. En réalité, les grèves sont rares si l'on en croit les livres d'histoire. Les risques les plus probables à court terme sont les « ralentissements » et les arrêts de travail, qui sont des mesures qui n'ont rien à voir avec une grève à grande échelle.

ILA désigne Maersk comme la principale cause du conflit

Dans un communiqué publié la semaine dernière, l'ILA a accusé Maersk d'avoir ouvert la voie à une évolution néfaste vers l'automatisation qui entraînera la perte de nombreux emplois dans les ports à conteneurs américains.

L'ILA a publié une déclaration qui notait : « *la plupart des problèmes auxquels l'ILA est confrontée sur les côtes Est et du Golfe proviennent tous d'APM Terminals et de Maersk Line* », exhortant le président américain Joe Biden à soutenir les dockers. [7]

Actuellement, aucune nouvelle réunion n'est prévue entre les parties. Cependant, compte tenu des récents conflits entre l'ILA et les opérateurs de terminaux, il reste suffisamment de temps pour trouver une solution et éviter ainsi une grève qui pourrait causer de nouveaux ravages dans les chaînes d'approvisionnement mondiales.

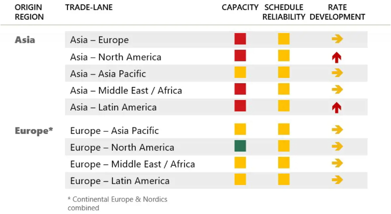
Nos perspectives à court et moyen terme restent inchangées

Nous vous demandons votre compréhension dans la situation actuelle où la demande dépasse la capacité disponible, et comme toujours, nos solutions et la voie à suivre proposée seront basées sur une évaluation individuelle de chaque situation.

Dans le même temps, nous tenons à souligner que nous reconnaissons l'impact financier de l'évolution actuelle du marché et que nous ferons tout notre possible pour le limiter, tout en veillant à ce que nous puissions fournir des solutions de qualité.

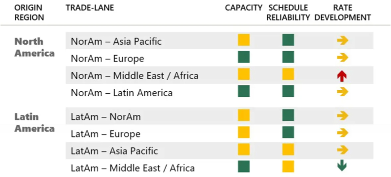
Nous nous attendons à ce que l'évolution actuelle se poursuive sans perspective immédiate d'allègement de la pression actuelle.

FRET AÉRIEN

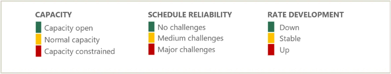


ORIGIN REGION	TRADE-LANE	CAPACITY	SCHEDULE RELIABILITY	RATE DEVELOPMENT
Asia	Asia – Europe	🟥	🟨	→
	Asia – North America	🟥	🟨	↑
	Asia – Asia Pacific	🟨	🟨	→
	Asia – Middle East / Africa	🟥	🟨	→
	Asia – Latin America	🟥	🟨	↑
Europe*	Europe – Asia Pacific	🟨	🟨	→
	Europe – North America	🟩	🟨	→
	Europe – Middle East / Africa	🟨	🟨	→
	Europe – Latin America	🟨	🟨	→

* Continental Europe & Nordics combined



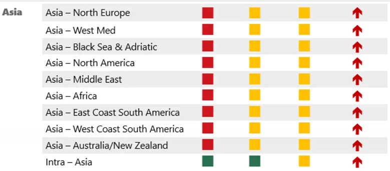
ORIGIN REGION	TRADE-LANE	CAPACITY	SCHEDULE RELIABILITY	RATE DEVELOPMENT
North America	NorAm – Asia Pacific	🟨	🟩	→
	NorAm – Europe	🟩	🟩	→
	NorAm – Middle East / Africa	🟨	🟨	↑
	NorAm – Latin America	🟩	🟩	→
Latin America	LatAm – NorAm	🟨	🟩	→
	LatAm – Europe	🟨	🟩	→
	LatAm – Asia Pacific	🟨	🟨	→
	LatAm – Middle East / Africa	🟩	🟨	↓



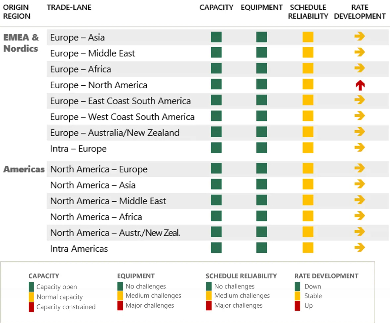
CAPACITY	SCHEDULE RELIABILITY	RATE DEVELOPMENT
🟩 Capacity open	🟩 No challenges	🟩 Down
🟨 Normal capacity	🟨 Medium challenges	🟨 Stable
🟥 Capacity constrained	🟥 Major challenges	🟥 Up

FRET MARITIME

ORIGIN REGION	TRADE-LANE	CAPACITY	EQUIPMENT	SCHEDULE RELIABILITY	RATE DEVELOPMENT



Asia	Asia – North Europe	🟥	🟨	🟨	↑
	Asia – West Med	🟥	🟨	🟨	↑
	Asia – Black Sea & Adriatic	🟥	🟨	🟨	↑
	Asia – North America	🟥	🟨	🟨	↑
	Asia – Middle East	🟥	🟨	🟨	↑
	Asia – Africa	🟥	🟨	🟨	↑
	Asia – East Coast South America	🟥	🟨	🟨	↑
	Asia – West Coast South America	🟥	🟨	🟨	↑
	Asia – Australia/New Zealand	🟥	🟨	🟨	↑
	Intra – Asia	🟩	🟩	🟨	↑



ORIGIN REGION	TRADE-LANE	CAPACITY	EQUIPMENT	SCHEDULE RELIABILITY	RATE DEVELOPMENT
EMEA & Nordics	Europe – Asia	🟩	🟩	🟨	→
	Europe – Middle East	🟩	🟩	🟨	→
	Europe – Africa	🟩	🟩	🟨	→
	Europe – North America	🟩	🟩	🟨	↑
	Europe – East Coast South America	🟩	🟩	🟨	→
	Europe – West Coast South America	🟩	🟩	🟨	→
	Europe – Australia/New Zealand	🟩	🟩	🟨	→
	Intra – Europe	🟩	🟩	🟨	→
Americas	North America – Europe	🟩	🟩	🟨	→
	North America – Asia	🟩	🟩	🟨	→
	North America – Middle East	🟩	🟩	🟨	→
	North America – Africa	🟩	🟩	🟨	→
	North America – Austr./New Zeal.	🟩	🟩	🟨	→
	Intra Americas	🟩	🟩	🟨	→

CAPACITY	EQUIPMENT	SCHEDULE RELIABILITY	RATE DEVELOPMENT
🟩 Capacity open	🟩 No challenges	🟩 No challenges	🟩 Down
🟨 Normal capacity	🟨 Medium challenges	🟨 Medium challenges	🟨 Stable
🟥 Capacity constrained	🟥 Major challenges	🟥 Major challenges	🟥 Up

Toutes les informations fournies sont données au mieux de nos connaissances et ne constituent pas des indications spécifiques sur le développement réel.

[1] https://theloadstar.com/flood-of-ecommerce-will-provoke-airfreight-peak-season-capacity-crunch/

[2] https://theloadstar.com/flood-of-ecommerce-will-provoke-airfreight-peak-season-capacity-crunch/

[3] https://www.cnbc.com/2024/06/13/fears-rise-ocean-freight-rates-may-hit-20000-with-no-relief-in-sight.html

[4] https://www.cnbc.com/2024/06/13/fears-rise-ocean-freight-rates-may-hit-20000-with-no-relief-in-sight.html

[5] https://theloadstar.com/shortage-of-40ft-containers-hampering-bangladesh-shipments/

[6] https://shippingwatch.com/carriers/Container/article17217983.ece

[7] https://shippingwatch.com/carriers/Container/article17213817.ece

Au nom de Scan Global Logistics

Mads Drejer

Directeur des opérations et directeur commercial mondial

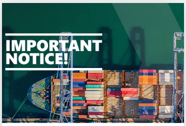
Lisez les dernières nouvelles sur vos solutions d'avenir en action

Actualités du marché, articles et cas logistiques
d'experts en provenance du monde entier

Communiqué de presse
10 Oct, 2024

Scan Global Logistics étend sa flotte de camions électriques pour la logistique automobile

Copenhague, le 10 octobre 2024 : Le camion électrique, équipé pour accueillir une remorque, sera utilisé pour des réservations ponctuelles et pourra effectuer plusieurs trajets par jour, en…


IMPORTANT NOTICE!

Actualités
04 Oct, 2024

Fin de la grève portuaire de l'ILA et reprise du travail des dockers

La grève entre l'Alliance maritime des États-Unis (USMX) et l'Association internationale des débardeurs (ILA) est pratiquement terminée. Les dockers devraient reprendre le travail dès…

NORTH AMERICAN OCEAN MARKET UPDATE
OCTOBER 1, 2024

Actualités
01 Oct, 2024

Grève de l'ILA : Golfe et Côte Est de l'Amérique du Nord

Le 1er octobre 2024, une grève a été signalée par l'Association internationale des débardeurs (ILA), affectant les ports et les terminaux du golfe et de la côte est. Nous souhaitons vous fournir une mise à…

LIRE PLUS D'ACTUALITÉS

Siège social
Jernholmen 49, 2650 Hvidovre
Danemark
Tél +45 32 48 00 00
Fax +45 32 48 01 01
headoffice@scangl.com

Prestations de service
Scan Global Logistics couvre tous vos besoins logistiques.
» Fret aérien
» Fret maritime
» Fret ferroviaire
» Fret routier
» Toutes les prestations

les industries
» Aide et secours
» Automobile
» Aéronautique et aérospatiale
» Énergie
» Tous les secteurs

À propos
Découvrez Scan Global Logistics ici :
» Contact
» À propos de nous
» Nos implantations
» Carrière
» Investisseur
» Presse et Médias

Clause de non-responsabilité / Avis de confidentialité / Rapports d'inspection

LinkedIn