Actualités

La danse des limbes de la volatilité en plein mouvement

29 Aug, 2024 | Share

MARKET
UPDATE

Notre objectif défini chez SGL est de rendre le monde un peu moins compliqué, et notre objectif n'a jamais été aussi pertinent, avec une volatilité toujours constante présente dans tous les recoins de notre industrie.

La grève des cheminots au Canada, les troubles politiques au Bangladesh, les attaques continues dans la mer Rouge et l'incertitude entourant une grève imminente des travailleurs portuaires sur la côte est des États-Unis ne sont que quelques-uns des « points faibles » qui continuent de perturber les chaînes d'approvisionnement mondiales.

Les taux de fret élevés, tant pour le fret aérien que pour le fret maritime, restent également un sujet brûlant. Comme nous l'avons déjà indiqué à plusieurs reprises, les indicateurs historiques d'offre et de demande ne fonctionnent plus dans le contexte macroéconomique actuel, et c'est désormais le niveau de volatilité et de perturbation qui détermine l'évolution future des taux de fret.

Nous nous engageons à résoudre ces défis à vos côtés, et soyez assurés qu'il n'existe pas de solution universelle dans notre vocabulaire lorsqu'il s'agit de trouver la bonne solution.

Notre vision générale des perspectives du marché à long terme est que la volatilité sera une force constante à gérer, et ce pour tous les modes de transport.

Profitez de la lecture suivante où nous viserons à vous fournir notre point de vue sur le développement général du marché, y compris une analyse approfondie de certains des événements et tendances majeurs actuels ayant un impact sur l'industrie.

La situation de la mer Rouge s'aggrave

La situation sécuritaire dans la mer Rouge continue de se détériorer en raison des attaques incessantes des rebelles houthis contre les navires commerciaux.

Le 21 août, les rebelles houthis ont rappelé au monde que la menace d'attaques en mer Rouge était plus élevée que jamais. Les rebelles houthis, soutenus par l'Iran, ont attaqué le pétrolier Sounion battant pavillon grec dans le cadre de leur campagne de 10 mois contre les navires de commerce traversant la mer Rouge.

Le Sounion est le troisième navire exploité par Delta Tankers, basé à Athènes, à être attaqué par les Houthis au cours du mois dernier. Le porte-parole des Houthis, Yahya Saree, a commenté : *« Ils ont attaqué la partie du pétrolier parce que Delta Tankers a violé son interdiction d'entrée dans les ports de Palestine occupée »*. Delta Tankers a publié une courte déclaration disant : *« Delta Tankers fait tout ce qu'elle peut pour déplacer le navire et sa cargaison. Pour des raisons de sécurité, nous ne sommes pas en mesure de faire d'autres commentaires »*. [1]

Les Houthis ont endommagé le pétrolier pour la première fois le mercredi 21 août, lors d'une série d'attaques qui ont provoqué un incendie et une perte de puissance du moteur. Un navire de guerre européen a ensuite secouru les 25 membres de l'équipage. Le pétrolier endommagé transportant 150 000 tonnes de pétrole brut a subi des dommages dévastateurs en raison d'une série d'incendies.

L'Autorité des ports et des zones franches de Djibouti a déclaré dans un message publié sur le site de médias sociaux « X » qu'« une marée noire potentielle pourrait avoir des conséquences désastreuses pour l'environnement marin de la région », les principaux experts marins craignant qu'elle puisse conduire à l'une des pires marées noires d'origine maritime de l'histoire.

Source : CNN

La crise de la mer Rouge ne semble pas près de s'arrêter, ce qui cause des maux de tête à la nouvelle alliance Gemini

Il y a peu d'espoir que la crise de la mer Rouge prenne fin en 2024 et, par conséquent, les transporteurs de conteneurs continueront d'utiliser la route du Cap de Bonne-Espérance, ce qui, concrètement, ajoute 10 à 14 jours de temps de transit supplémentaire par rapport au passage du canal de Suez.

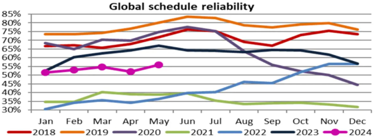
Bien que la situation actuelle semble s'être installée dans un nouveau mode normal, la restructuration à venir de l'alliance du fret maritime sera affectée si la situation actuelle se poursuit en 2025.

Le 1er février 2025 marque le début de la nouvelle alliance Gemini, composée de Maersk Line et Hapag Lloyd. Il marque également le début du modèle de planification « *Hub & Spoke* » de Gemini, qui dépendra en grande partie de la capacité à utiliser le passage du canal de Suez.

Il est encore trop tôt pour spéculer sur les effets concrets. Le retour tant attendu à +80 % de fiabilité des plannings semble toutefois très lointain en général, et c'est également le cas pour l'alliance Gemini, qui s'est fixé un objectif de fiabilité des plannings de 90 %.

L'alliance Gemini a été mandatée par la Commission maritime fédérale (FMC) des États-Unis pour fournir des documents supplémentaires dans le cadre du processus d'approbation de la nouvelle alliance [2] . Cette évolution, combinée à la situation de la mer Rouge, pourrait conduire à un scénario dans lequel la nouvelle alliance démarrera avec un calendrier différent de celui initialement communiqué lors de l'annonce de l'alliance.

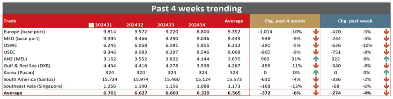
En règle générale, les chiffres de fiabilité des plannings à l'échelle du secteur continuent de tourner autour de 55 à 60 %, sans aucun signe immédiat d'amélioration.



Source : Performances de Global Liner

Les tarifs du fret maritime atteignent un pic et une trajectoire descendante est amorcée

Au cours des dernières semaines, les niveaux des taux à court terme ont suivi une trajectoire descendante après plusieurs semaines de hausses successives, atteignant finalement le niveau « magique » de 10 000 USD en Extrême-Orient et en Europe du Nord, par exemple.



Past 4 weeks trending

Trade	202431	202432	202433	202434	Average	Chg. past 4 weeks			Chg. past week		
Europe (base port)	9.814	9.572	9.220	8.800	9.352	-1.014	-10%	↓	-420	-5%	↓
MED (base port)	9.994	9.466	9.290	9.046	9.449	-948	-9%	↓	-244	-3%	↓
USWC	6.245	6.068	6.581	5.955	6.212	-290	-5%	↓	-626	-10%	↓
USEC	9.346	9.083	9.297	8.546	9.068	-800	-9%	↓	-751	-8%	↓
ANZ (MEL)	3.162	3.552	3.822	4.144	3.670	982	31%	↑	322	8%	↑
Gulf & Red Sea (DXB)	4.434	4.416	4.278	3.938	4.267	-496	-11%	↓	-340	-8%	↓
Korea (Pusan)	324	324	324	324	324	0	0%	↑	0	0%	↑
South America (Santos)	15.734	15.974	15.460	15.124	15.573	-610	-4%	↓	-336	-2%	↓
Southeast Asia (Singapore)	1.256	1.190	1.156	1.088	1.173	-168	-13%	↓	-68	-6%	↓
Average	**6.701**	**6.627**	**6.603**	**6.329**	**6.565**	**-372**	**-6%**	↓	**-274**	**-4%**	↓

La dernière mise à jour du SCFI du 23 août a marqué la troisième semaine consécutive avec une tendance claire à la normalisation des taux. Les taux de l'Asie-Europe du Nord se sont établis à 8 800 USD/40´, en baisse par rapport à 9 220 USD la semaine précédente. La même tendance est observée en Extrême-Orient sur la côte est et ouest des États-Unis, avec des réductions d'environ 750 USD et 625 USD/40´, respectivement.

Les échanges commerciaux avec l'Amérique latine continuent toutefois de s'écarter de la tendance. Bien que le taux SCFI couvrant l'Amérique latine ait chuté de 336/40 USD, les niveaux de taux restent supérieurs à 15 000 USD, un peu comme la frénésie des niveaux de taux observée pendant la pandémie de COVID-19.

La normalisation des taux devrait se poursuivre dans la période à venir

Nous estimons que cette tendance va se poursuivre dans la période à venir, compte tenu du ralentissement de la demande traditionnelle autour de la Golden Week en Chine au cours de la première semaine d'octobre. Nous ne prévoyons cependant pas que les niveaux de tarifs chuteront de manière abrupte, car la demande est globalement saine. De plus, l'impact continu de la mer Rouge et les délais de transit particulièrement prolongés soutiennent les efforts des transporteurs pour maintenir les niveaux de tarifs actuels.

L'évolution des semaines à venir, jusqu'à la Golden Week en Chine la première semaine d'octobre, nous permettra de mieux comprendre si les taux suivront une trajectoire descendante rapide ou, plus précisément, une progression à la baisse régulière.

Les investissements des transporteurs dans de nouvelles capacités de navires se poursuivent, MSC prenant le maillot jaune

Les transporteurs continuent d'investir dans de nouvelles capacités, et le plus grand transporteur de conteneurs au monde, MSC, a notamment adopté une approche proactive pour investir dans des capacités supplémentaires.

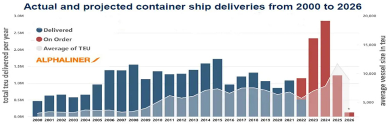
Photo : © Sheila Fitzgerald MSC continue de commander de nouveaux navires porte-conteneurs alors que la capacité de sa flotte dépasse les six millions d'EVP - The Loadstar

MSC a commandé encore plus de nouveaux porte-conteneurs auprès des chantiers chinois, alors que les transporteurs italo-suisse élargissent leur avance sur ses concurrents.

Les données de Clarksons indiquent que MSC a commandé six navires de 19 000 EVP à Shanghai Waigaoqiao Shipbuilding (SWS) et huit navires de 11 500 EVP à Penglai Zhongbai Jinglu Ship Industry (Jinglu), tous alimentés au GNL.

L'accord entre Jinglu et MSC comprendrait des options pour quatre autres navires et serait le premier du chantier à s'attaquer à de grands navires de ligne, car il construit habituellement des navires d'alimentation.

Les dernières commandes font suite à l'annonce faite la semaine dernière par le chantier naval international de Zhoushan Changhong selon laquelle MSC avait commandé 12 navires-caissons à double carburant GNL de 19 000 EVP, en plus de ses commandes précédentes de dix navires de 11 500 EVP et dix de 10 300 EVP au chantier.



Source : Freightwaves

Les transporteurs battent un record de livraisons neuves au premier semestre 2024

Au cours des six premiers mois de 2024, l'industrie du conteneur a connu la livraison de 264 nouveaux navires, totalisant une capacité totale de 1,6 million d'EVP, ce qui représente une augmentation notable par rapport à l'année précédente [3] . Cette augmentation des livraisons a permis de maintenir le recyclage des navires à un minimum, avec seulement 36 navires, totalisant 51 000 EVP, recyclés en raison de la forte croissance du volume de fret et de la réorientation des routes maritimes via le Cap de Bonne-Espérance.

Malgré cet afflux, les armateurs n'ont pas interrompu leurs achats de nouveaux navires. 63 navires ont été commandés dans l'année, portant le ratio carnet de commandes/flotte à 19%. L'avenir s'annonce tout aussi chargé, avec des commandes passées pour une livraison étalée jusqu'en 2028 et une moyenne annuelle de 1,5 million d'EVP attendue entre 2025 et 2027. Le segment des 12 000 à 17 000 EVP a connu la plus forte expansion, représentant désormais 22% de la capacité de la flotte de conteneurs et contribuant significativement à sa croissance.

Ce segment, qui a joué un rôle clé dans la croissance en 2022 et 2023, devrait poursuivre sa domination, représentant plus de 50 % des capacités commandées. En revanche, les navires de plus de 17 000 EVP, qui ont contribué à la croissance de 2015 à 2021, constituent désormais une part plus réduite du carnet de commandes, car les contraintes opérationnelles de ces navires de plus grande taille limitent leur utilité à des voies commerciales spécifiques entre l'Asie et l'Europe.

Grève des cheminots au Canada

Le gouvernement canadien est intervenu pour mettre fin à la grève des cheminots qui avait débuté la veille, offrant ainsi un certain soulagement aux expéditeurs qui craignaient un conflit prolongé.

Alberta
Canada

Source : Le gouvernement canadien intervient pour mettre fin à la grève des cheminots et forcer l'arbitrage - The Loadstar

En raison des inquiétudes concernant les effets de l'arrêt du réseau de fret ferroviaire sur l'économie nord-américaine, les transporteurs Canadian Pacific Kansas City (CPKC) et Canadian National (CN) ont reçu l'ordre de reprendre leurs activités. Simultanément, le gouvernement a annoncé qu'il obligeait les opérateurs à recourir à un arbitrage exécutoire avec le syndicat des Teamsters pour résoudre le conflit.

Le ministre du Travail, Steve MacKinnon, a déclaré : *« J'utilise les pouvoirs que me confère le Code canadien du travail pour garantir la paix sociale. Je suppose que les trains circuleront à nouveau dans quelques jours. Nous nous trouvons dans une impasse et c'est pourquoi nous avons pris cette décision aujourd'hui. »*

Il a ajouté que le Conseil canadien des relations industrielles (CCRI) prolongerait les conventions collectives expirées jusqu'à ce que de nouvelles soient signées.

Toutefois, indiquant que le travail pourrait ne pas reprendre aussi rapidement, les Teamsters ont déclaré qu'ils *« examineraient la saisine et… demanderaient un avis juridique pour déterminer les prochaines étapes »*.

Elle a également affirmé que les transporteurs avaient *« manipulé »* le gouvernement, ajoutant : *« En recourant à l'arbitrage exécutoire, le gouvernement a permis au CN et à la CPKC de contourner un syndicat déterminé à protéger la sécurité ferroviaire. »*

La CPKC s'est dite *« déçue »* par la décision du syndicat de contester l'ordre du gouvernement avant de reprendre le travail, ajoutant *: « La CPKC reste prête à reprendre le service dès que le CCRI lui en donnera l'ordre. »* [4]

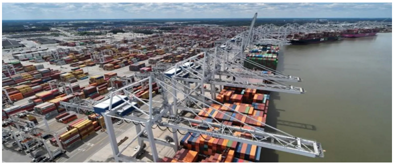
L'attention se tourne vers la grève imminente dans les ports de la côte est des États-Unis

Alors que la menace d'une grève ferroviaire au Canada s'estompe, les expéditeurs de marchandises à destination et en provenance de la côte est des États-Unis se préparent désormais à une nouvelle grève potentielle, et cette fois, les conséquences peuvent être désastreuses si le conflit n'est pas résolu à temps.

L'Association internationale des débardeurs (ILA) a prévenu que ses 85 000 membres se mettront en grève le 1er octobre si un nouveau contrat n'est pas conclu avant cette date.

« Avec un temps de navigation port à port de 24 jours sur un trafic transatlantique typique de Gênes à Savannah, plus environ 10 jours d'opérations terrestres à chaque extrémité, les expéditeurs doivent agir maintenant s'ils souhaitent utiliser des options alternatives de chaîne d'approvisionnement », a averti un briefing de Xeneta.

Les expéditeurs transpacifiques ont déjà raté le bateau ; *« Avec des temps de navigation de port à port de 50 jours entre Shanghai et New York, plus les opérations terrestres, il y a déjà des conteneurs sur l'océan qui arriveront sur la côte est des États-Unis après le 30 septembre – accord ou pas accord »*, a déclaré Xeneta [5] .



Source : La grève dans les ports de la côte Est des États-Unis, un nouveau problème dans les chaînes d'approvisionnement – Seatrade.com

Il existe un mélange d'espoir et d'attente généralisés selon lesquels le conflit sera résolu avant qu'il ne se termine par une véritable grève qui pourrait avoir un impact profond sur l'économie américaine.

A l'approche des élections présidentielles américaines de novembre et compte tenu de l'attention accrue portée par les responsables politiques à l'industrie dans son ensemble, on peut s'attendre à ce qu'un conflit généralisé ne se produise pas. Cependant, la crainte d'une grève est suffisante en soi et, par conséquent, nous recommandons d'identifier les commandes urgentes et d'entamer un dialogue sur un plan B.

Le commerce transatlantique en plein essor

Sur le trafic transatlantique entre l'Europe et les États-Unis, de nombreux expéditeurs ont déjà pris des précautions, comme en témoigne une augmentation significative des réservations au cours des dernières semaines, comme mesure préventive pour assurer la livraison avant la date limite du 1er octobre.

Des capacités de navires supplémentaires ont été ajoutées pour répondre à ce développement, les transporteurs cherchant à garantir que la capacité soit facilement disponible.

En général, les volumes d'exportations en provenance d'Europe connaissent une légère reprise, et pas seulement sur le commerce transatlantique. Si les niveaux de taux restent modestes par rapport aux exportations vers l'Asie, on observe des signes modestes mais clairs d'une activité plus forte sur les échanges vers le Moyen-Orient et l'Amérique latine, en raison d'une demande plus forte.

Les émeutes au Bangladesh accentuent la pression sur le fret aérien et maritime

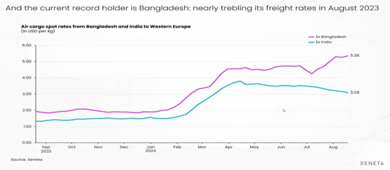
Les troubles politiques récents au Bangladesh se sont intensifiés, provoquant des perturbations opérationnelles dans des ports clés tels que Chittagong et Mongla. Ces troubles ont entraîné des fermetures de ports, des pénuries de main-d'œuvre et un ralentissement des processus de dédouanement, affectant considérablement le flux de marchandises entrant et sortant du pays.

À la suite de vastes manifestations étudiantes contre un nouveau système controversé de quotas d'emploi, la Première ministre du Bangladesh, Sheikh Hasina, a démissionné le 5 août et a fui le pays.

Cette évolution intervient après des manifestations qui ont donné lieu à des affrontements meurtriers entre les forces militaires et les manifestants, avec plus de 300 morts ces dernières semaines. L'ancien Premier ministre était le dirigeant le plus longtemps en place dans l'histoire de ce pays d'Asie du Sud de 170 millions d'habitants. Dans un discours à la nation, le chef de l'armée, le général Waker-Uz-Zaman, a déclaré qu'un gouvernement intérimaire serait formé et que chaque décès ferait l'objet d'une enquête.

La situation reste néanmoins fluide et très instable dans un pays qui est devenu le centre de la production mondiale de vêtements, surtout au cours des dernières décennies.

De nombreux expéditeurs se sont tournés vers le fret aérien pour évacuer les cargaisons bloquées et atténuer les retards les plus importants. Cependant, en raison de la situation, la capacité de fret aérien disponible est devenue très limitée, ce qui a entraîné une explosion des tarifs de fret.


And the current record holder is Bangladesh: nearly trebling its freight rates in August 2023

Air cargo spot rates from Bangladesh and India to Western Europe
(In USD per kg)

Source: Xeneta

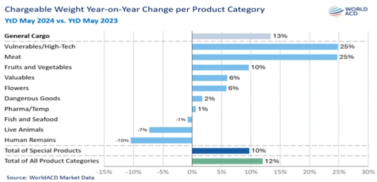
Source : Xeneta

Le fret aérien continue de bénéficier du chaos du fret maritime et du boom du commerce électronique

Le marché du fret aérien continue de connaître une demande inhabituellement élevée, stimulée par l'essor continu du commerce électronique par des sociétés telles que Shein et TEMU, associé à la nécessité d'un réapprovisionnement plus rapide des stocks.

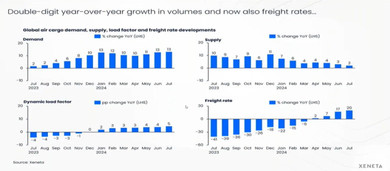
En outre, il existe également des indications claires selon lesquelles de nombreux expéditeurs se tournent vers le fret aérien comme complément régulier du fret maritime en raison des délais de transit prolongés du fret maritime.

Alors que nous sommes entrés dans une nouvelle normalité en mer Rouge, avec des délais de livraison prolongés faisant désormais partie de la planification initiale des commandes, il existe des groupes de produits qui ne peuvent tout simplement pas supporter un temps de transit aussi long.


Chargeable Weight Year-on-Year Change per Product Category
YtD May 2024 vs. YtD May 2023

Source: WorldACD Market Data

Comme le montre l'aperçu ci-dessus fourni par WorldACD, les volumes de marchandises générales ont augmenté de 13 % au cours des cinq premiers mois de l'année, et cette tendance devrait s'intensifier encore au cours des mois de juin et juillet.


Double-digit year-over-year growth in volumes and now also freight rates...

Global air cargo demand, supply, load factor and freight rate developments

Source: Xeneta

Le graphique ci-dessus indique clairement l'évolution globale du marché au cours des douze derniers mois :

Une production de fret en constante augmentation (demande) et une capacité en augmentation lente (offre). Ces deux phénomènes conduisent à une augmentation constante de l'utilisation des avions (facteur de remplissage) et, par conséquent, à une augmentation des tarifs.

Les craintes liées à la slow fashion profitent aux volumes de fret aérien

Cette tendance est quelque peu surprenante si l'on considère l'accent général mis par la plupart des entreprises sur la réduction du fret aérien, pour des raisons de coût et de durabilité.

L'explication se trouve donc ailleurs et, comme nous l'avons souligné, le principal facteur est l'afflux considérable de volumes en provenance de la mer. À titre d'exemple concret, de nombreux détaillants de mode parmi les plus importants au monde ont été contraints de transporter des volumes considérables par fret aérien pour éviter que la fast fashion ne se transforme en slow fashion, les consommateurs d'aujourd'hui exigeant les derniers styles à un rythme jamais vu auparavant.

Les solutions telles que Sea-Air et Land-Air sont également très demandées pour trouver de nouvelles façons d'équilibrer la demande des consommateurs et un niveau de coûts durable.

De même, le marché du fret aérien en charter connaît une augmentation remarquable de son activité, les opérateurs de charters s'efforçant de trouver une capacité suffisante pour répondre à la demande actuelle du marché, et sur certaines origines clés d'Asie, la situation s'est presque transformée en une guerre d'enchères.

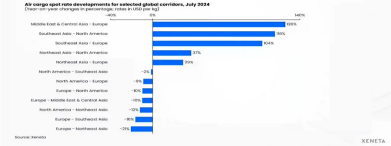
Les tarifs du fret aérien resteront à un niveau élevé

À bien des égards, l'évolution des marchés actuels du fret aérien reflète celle du fret maritime, les échanges entre l'Asie et l'Europe et les États-Unis enregistrant notamment de fortes performances en termes de volume. Tout comme pour le fret maritime, la demande de fret aérien et, par conséquent, les niveaux de taux de fret vers l'Amérique latine et l'Amérique du Nord sont les mêmes, et cette évolution devrait se poursuivre dans les mois à venir.

En Asie, la traditionnelle haute saison approche également lentement mais sûrement, ce qui devrait alimenter encore davantage la demande avec le risque que cela entraîne une congestion dans les principaux hubs, ce qui se traduira à terme par des délais d'exécution prolongés.

Pour les exportations en provenance d'Europe, la demande reste relativement stable et la pression est moindre que pour les importations. Cependant, les changements d'horaires à venir entre l'été et l'hiver, principalement sur le trafic transatlantique, entraîneront une réduction globale des capacités.

Rates on markets ex Southeast & Central Asia more than doubled compared to 2023


Air cargo spot rate developments for selected global corridors, July 2024
(Year-on-year changes in percentage; rates in USD per kg)

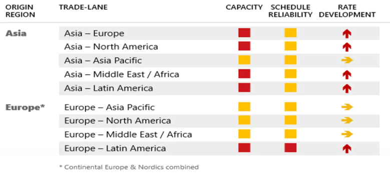
Source: Xeneta

Merci

Comme toujours, nous vous demandons de faire preuve de compréhension dans le contexte actuel, où la volatilité constante et les perturbations géopolitiques ont un impact sur la majorité des voies commerciales mondiales. Nous continuerons de baser nos solutions sur une évaluation individuelle de chaque situation afin de garantir que nous répondons aux besoins spécifiques de votre entreprise, en équilibrant les délais, les coûts et la qualité.

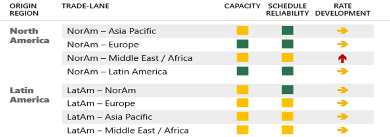
Dans le même temps, nous tenons à souligner que nous reconnaissons l'impact financier de l'évolution actuelle du marché et que nous ferons tout notre possible pour le limiter.

FRET AÉRIEN

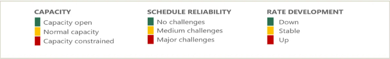


ORIGIN REGION	TRADE-LANE	CAPACITY	SCHEDULE RELIABILITY	RATE DEVELOPMENT
Asia	Asia – Europe	🟥	🟨	↑
	Asia – North America	🟥	🟨	↑
	Asia – Asia Pacific	🟨	🟨	→
	Asia – Middle East / Africa	🟥	🟨	↑
	Asia – Latin America	🟥	🟨	↑
Europe*	Europe – Asia Pacific	🟨	🟨	→
	Europe – North America	🟨	🟨	→
	Europe – Middle East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

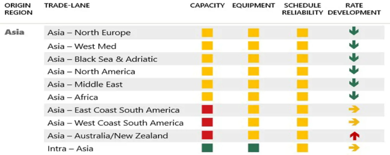


CAPACITY
🟩 Capacity open
🟨 Normal capacity
🟥 Capacity constrained

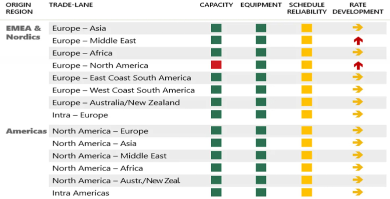
SCHEDULE RELIABILITY
🟩 No challenges
🟨 Medium challenges
🟥 Major challenges

RATE DEVELOPMENT
🟩 Down
🟨 Stable
🟥 Up

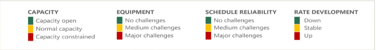
FRET MARITIME



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
🟩 Capacity open
🟨 Normal capacity
🟥 Capacity constrained

EQUIPMENT
🟩 No challenges
🟨 Medium challenges
🟥 Major challenges

SCHEDULE RELIABILITY
🟩 No challenges
🟨 Medium challenges
🟥 Major challenges

RATE DEVELOPMENT
🟩 Down
🟨 Stable
🟥 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://edition.cnn.com/2024/08/28/middleeast/houthi-red-sea-attacks-tanker-oil-intl/index.html

[2]https://www.seatrade-maritime.com/containers/us-regulators-putting-brakes-gemini-alliance

[3] https://www.freshplaza.com/north-america/article/9646949/maritime-industry-sees-record-ship-deliveries-in-first-half-of-2024/

[4] https://theloadstar.com/canadian-government-steps-in-to-end-rail-strike-and-force-arbitration

[5] https://www.seatrade-maritime.com/containers/us-east-coast-port-strike-next-spanner-supply-chains

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

SCAN GLOBAL LOGISTICS
ELECTRIC

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