

Actualités

Code rouge pour le fret maritime en raison d'une grave pénurie de capacité

07 Jun, 2024 | Share ↗



Ces dernières semaines, une grave pénurie de capacité de fret maritime sur la plupart des principaux axes commerciaux a fait grimper en flèche les tarifs de fret. Ce changement plutôt soudain de l'offre et de la demande a été alimenté par une forte demande et des goulets d'étranglement du réseau en partie dus à la situation en mer Rouge.

Notre mise à jour des feux de circulation est passée au rouge sur tous les échanges, à l'exception de l'Intra-Asie, et l'évolution actuelle des taux de fret reflète celle des jours de pandémie de COVID-19. La dernière mise à jour du SCFI d'aujourd'hui montre un prix moyen sur l'Asie vers l'Europe du Nord de 7,898 USD/40', et au moment où nous parlons, les semaines à venir ne montrent aucun soulagement pour les expéditeurs du monde entier. Une situation similaire est apparente sur le commerce transpacifique de l'Asie vers les États-Unis, et là aussi, il n'y a aucune perspective d'amélioration à court terme.

Profitant de la situation, tous les transporteurs maritimes ont imposé des augmentations générales des tarifs (GRI), des suppléments de saison de pointe (PSS) et toute une série d'autres frais. La situation actuelle met également en lumière la différence de niveaux de tarifs entre les tarifs à court et à long terme. Cependant, il convient également de noter que des réductions d'allocation sont également appliquées aux tarifs à long terme, forçant tous les expéditeurs à se tourner vers le marché à court terme ou à accepter une révision des niveaux de tarifs.

Le PDG de Hapag Lloyd's donne son évaluation de la situation actuelle

Le PDG de Hapag Lloyd, Rolf Habben Jansen, décrit la situation dans une mise à jour adressée aux clients et aux investisseurs le mercredi 5 juin comme suit : « Les tarifs des conteneurs ont atteint les niveaux du coronavirus et la capacité des compagnies maritimes est actuellement poussée à la limite en raison des goulets d'étranglement et de la forte demande, mais la situation n'est que temporaire. »

Et de poursuivre : « Je pense que c'est toujours temporaire. Ensuite, nous pourrions discuter du nombre de semaines que cela va encore durer, mais je ne pense pas que cela va durer jusqu'à la fin de l'année », dit Jansen à propos des taux spot inhabituellement élevés et des pénuries de capacité actuels. [1]

ACTUALITÉ DU MARCHÉ : 7 JUIN 2024

Cette évaluation reflète nos perspectives actuelles sur le marché, où l'on s'attend à ce que les semaines et les mois à venir continuent d'être très difficiles en termes de capacité disponible. Il existe un consensus sur le fait qu'à l'heure actuelle, nous sommes au plus fort de la tempête, mais toute amélioration ne sera que progressive.

Ci-dessous, consultez les derniers chiffres SCFI mis à jour aujourd'hui et notre mise à jour des feux de circulation couvrant à la fois le fret maritime et aérien.

| Past 4 weeks trending | | | | | | | |
|----------------------------|--------|--------|--------|--------|---------|-------------------|----------------|
| Trade | 202420 | 202421 | 202422 | 202423 | Average | Chg. past 4 weeks | Chg. past week |
| Europe (base port) | 6.100 | 6.818 | 7.480 | 7.898 | 7.074 | 1.798 | 29% |
| MEU (base port) | 7.914 | 8.496 | 9.440 | 9.568 | 8.855 | 1.554 | 21% |
| USVC | 5.025 | 5.189 | 6.168 | 6.209 | 5.648 | 1.184 | 24% |
| USEC | 6.026 | 6.482 | 7.206 | 7.447 | 6.790 | 1.421 | 24% |
| INZ (MEL) | 2.518 | 2.578 | 2.684 | 2.880 | 2.665 | 362 | 14% |
| Gulf & Red Sea (DXB) | 4.442 | 4.782 | 5.084 | 5.710 | 5.005 | 1.268 | 26% |
| Korea (Pusan) | 322 | 322 | 326 | 326 | 324 | 4 | 1% |
| South America (Santos) | 13.372 | 14.130 | 14.816 | 15.872 | 14.548 | 2.500 | 19% |
| Southeast Asia (Singapore) | 812 | 900 | 1.094 | 1.254 | 1.015 | 442 | 54% |
| Average | 5.170 | 5.522 | 6.033 | 6.352 | 5.769 | 1.181 | 23% |

Fret aérien

Le fret aérien reste globalement à des niveaux élevés, en particulier sur les lignes impactées par le scénario de la mer Rouge. Cependant, certaines lignes présentent des tendances estivales typiques qui offrent des opportunités de marché ponctuelles. Il est clair que la même dynamique avec une demande plus élevée et soutenue s'est enclenchée, sans aucune perspective majeure ou immédiate de changement général.

Nous tenons à souligner que nous sommes pleinement conscients de la gravité de la situation et que nos équipes travaillent 24 heures sur 24 pour atténuer les pires effets de la situation. Nous sommes également conscients de l'impact financier dû à l'évolution récente de la situation et nous faisons tout notre possible pour garantir un impact aussi minimal que possible sur votre entreprise.

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 |

Ces informations sont données au mieux de nos connaissances et sont susceptibles d'être modifiées.

[1] <https://shippingwatch.com/carriers/Container/article17167109.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



Actualités
04 Sep, 2024

Scan Global Logistics remporte la médaille d'or d'EcoVadis pour ses performances en matière de développement durable

L'obtention de la médaille d'or EcoVadis pour notre performance en matière de développement durable nous place dans le top 5 % mondial des entreprises de tous les secteurs.



Communiqué de presse
02 Sep, 2024

Scan Global Logistics acquiert Blu Logistics Brésil et étend ainsi sa présence croissante en Amérique latine

Scan Global Logistics (SGL) poursuit sa croissance en Amérique latine avec l'acquisition de Blu Logistics Brésil (Blu). Le Brésil, plus grand pays d'Amérique du Sud, est la huitième économie...



Actualités
29 Aug, 2024

La danse des limbes de la volatilité en plein mouvement

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...

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
- » A propos de nous
- » Nos implantations
- » Carrière
- » Investisseur
- » Presse et Médias