

An aerial photograph of a large cargo ship sailing on the open ocean, viewed from behind. The ship's deck is covered with colorful shipping containers. The water is a deep blue, and the ship's wake is visible in the lower right. The image is partially obscured by a large red and dark blue geometric overlay.

MARKET UPDATE

AOÛT 2022

Fret Maritime

Highlight mondial	3
Zoom par continent : Asie & Amérique du Nord	4

Fret Aérien

Highlight mondial	7
Zoom par continent : Asie & Amérique du Nord	8

Fret Maritime

An aerial photograph of a container ship's deck, showing rows of colorful shipping containers in shades of blue, red, yellow, and green. The ship is moving through deep blue water, and the image is partially obscured by a red diagonal graphic element.



L'affaiblissement de l'économie chinoise au premier semestre 2022 a entraîné **une baisse de 8,7 % de la production d'acier et une baisse de 3,2 % des importations de minerai de fer**, pour la production d'acier en mai. Cette baisse a entraîné **une augmentation des stocks dans les ports**, un facteur qui retardera toute reprise de la demande d'importation de la Chine.

La Chine représente 71 % du commerce total de minerai de fer et ce dernier représente **74 % des cargaisons traitées par Capes**.

Une nouvelle **série de tests COVID en Chine** entraîne des **retards de transport**. La variante BA.5, hautement infectieuse, a été détectée dans **sept villes**.

Les fermetures, les restrictions, les pénuries de matières premières et la forte demande ont provoqué une **forte congestion dans les ports américains et européens**. Alors que les grèves et les arrêts de travail dans les ports allemands et néerlandais provoquent une **accumulation massive de conteneurs** qui devaient être **expédiés vers les États-Unis**.



Les coûts du fret maritime ont fortement diminué en Chine depuis juin, ce qui a entraîné une **augmentation des commandes étrangères** de la part des opérateurs chinois. Les observateurs ont noté que la baisse constante de l'indice de transport maritime illustre que la **chaîne d'approvisionnement** et la **croissance économique de la Chine se stabilisent**, ce qui laisse entrevoir de **bonnes perspectives pour le commerce extérieur de la Chine** au second semestre de l'année.

Depuis la mi-juin, il y a eu une **augmentation significative de la demande de dédouanement de la Chine vers les États-Unis**, qui pourrait être attribuée à la **baisse des taux de fret maritime**. Les taux pour la côte ouest des États-Unis étant tombés à 7 000 dollars par conteneur standard à la fin du mois de juin, contre environ 13 000 dollars avant la fête du printemps, début février de cette année.

CMA CGM a annoncé la mise en place d'un **service étendu de barge ferroviaire et fluviale pour transporter des marchandises en Chine et les acheminer vers l'étranger**. La compagnie basée à Marseille offre un large choix de **58 lignes ferroviaires** dans tout le pays, avec **plusieurs départs par semaine**. CMA CGM a annoncé qu'en plus des services de transport par barge disponible dans le sud de la Chine, elle a innové sur huit nouvelles solutions ferroviaires avec des trains complets dans les provinces de Hunan, Sichuan, Hainan et Guangdong pour une **capacité globale de 740 EVP par semaine**.

Zoom sur la situation par port :

- À **Shanghai**, tout continue de fonctionner normalement malgré les épidémies de COVID dans la ville, mais le **volume de marchandises reste faible**.
- À **Tianjin et dans la province de Hebei**, l'espace et l'équipement sont bons. Le **volume de fret est faible par rapport aux autres années à cette saison**. A noter qu'il pourrait augmenter en août.
- À **Qingdao**, la situation est similaire à celle des semaines précédentes. L'espace et les équipements disponibles sont **corrects et le volume de fret est faible**.
- À **Xiamen et Fuzhou**, la situation reste stable. Le **volume de fret** transitant par le port de FUZHOU est **très faible**. L'espace et les équipements disponibles sont **corrects**.
- À **Shenzhen**, quelques cas positifs ont été annoncés dans la région, mais jusqu'à présent la situation n'affecte pas le flux de marchandises. Le **revenu des réservations est plus faible que d'habitude**, mais on s'attend à ce qu'il augmente dans les prochaines semaines.
- À **Ningbo**, même si la situation à Shanghai est revenue à la normale, de nombreux CNEE continuent de dévier les marchandises vers Ningbo, de sorte que le **volume reste élevé**. L'espace et la disponibilité des équipements ne sont pas un problème.



Le contrat de l'International Longshore Warehouse Union (ILWU) a expiré le 1er juillet 2022 et les dockers et les ports n'ont pas réussi à conclure un accord de travail.

La congestion portuaire cause de graves retards aux navires océaniques assis à l'ancre et attendant d'accoster. Il est important de tenir compte des retards moyens estimés dans les horaires des navires :

- Exportations des ports de la côte Est des États-Unis (USEC) : délai de 10 à 14 jours
- Exportations des ports de la côte ouest des États-Unis (USWC) : retard de 10 à 14 jours
- Exportations des ports américains de la côte du golfe du Mexique (USGC): délai de 7 à 10 jours
- Ports de transbordement (en particulier en Asie) : retard de 15 à 30 jours

Les rails sont également en retard, ce qui entraîne une incertitude supplémentaire dans l'horaire. Ces retards devraient être ajoutés au temps de transit global prévu afin d'assurer une planification adéquate pour respecter les calendriers de livraison requis





Fret Aérien



FRET AÉRIEN – HIGHLIGHT MONDIAL



- En Asie dans son ensemble, le marché devrait rester faible en juillet, avec des taux relativement stables et des retards de vols.
- En Europe, les ajouts de capacité et le ralentissement de la demande ont adouci les conditions du marché. Les taux ont tendance à baisser. Les vacances d'été entraînent généralement une baisse de la demande de fret.
- En Amérique du Nord, la demande a fléchi depuis le début de l'année.
- En Amérique du Sud, le marché reste mou et les prix au comptant ont considérablement augmenté sur toutes les expéditions de plus d'une tonne.





Insights sur le marché aérien asiatique :

Lufthansa Cargo s'est fixé pour objectif **d'atteindre la neutralité en matière de CO2 d'ici 2050**. L'opérateur de fret travaille avec des objectifs scientifiques de réduction des émissions de CO2.

La compagnie aérienne a déclaré que les objectifs scientifiques **n'acceptent que les réductions d'émissions résultant de la réduction de la consommation de carburant**. Par exemple grâce à de nouveaux avions modernes, à des mesures opérationnelles et d'infrastructure de l'espace aérien et la substitution du combustible fossile par le SAF.

La compagnie a **réduit son empreinte CO2 par tonne-kilomètre de 52 % au cours des 25 dernières années**. Cependant, la capacité des avions-cargo produit toujours une empreinte de CO2 importante.

Nord et Est de la Chine :

Covid est de nouveau en hausse à Shanghai, mais **il n'y a pas eu d'impact sur les services de fret aérien et de camionnage** jusqu'à présent et le chiffre d'affaires de l'aéroport de Shanghai Pudong a retrouvé les niveaux de tonnage journalier d'avant la fermeture.

Le volume de fret aérien a augmenté cette semaine par rapport aux semaines précédentes et **l'espace commence à se resserrer en raison de la forte demande**. Nous prévoyons également une hausse des taux à partir de la semaine prochaine.

Malgré la stabilité des opérations à Shanghai, une chaleur inhabituelle pourrait entraîner des retards de service dans la ville. **La chaleur entraîne des réductions de charge utile allant de 3 à 10%**.





Sud de la Chine :

Le marché SZX/CAN reste stable par rapport à la semaine dernière, les tarifs sont bas en raison de la faible demande.

Shenzhen a connu quelques cas de COVID récemment, mais les épidémies sont sous contrôle, les vols, les services d'entreposage et de camionnage continuent de fonctionner normalement.

Guangzhou n'a pas annoncé de nouveaux cas de COVID récemment. Le marché de HKG est un peu bas cette semaine, mais le temps d'attente pour obtenir une confirmation d'espace est encore long.

Taiwan : Le marché du TPEB se redresse rapidement et l'espace se fait rare, en particulier pour l'ESWC. Le marché FEWB se resserre également; les transporteurs sont en mesure d'offrir plus d'espace et de flexibilité pour les vols en semaine.

Asie du Sud-Est : la demande hors Thaïlande et Malaisie continue d'être lente et la capacité est toujours disponible. Les transporteurs continuent de demander du fret sur le marché. En dehors du Vietnam, le marché reste faible, certains transporteurs annulent même des vols en raison d'une faible demande.

Corée : Le marché hors Corée reste le même que la semaine précédente, la demande restant très faible sans aucun signe de reprise de sitôt.





FRET AÉRIEN – AMÉRIQUE DU NORD



Les temps de récupération dans les aéroports des États-Unis demeurent élevés par rapport aux conditions antérieures à la COVID-19. Cependant, la demande a fléchi depuis le début de l'année.





NVOCC, Shipping, Logistics, Supply Chain