

# SHIPPING-CONTAINER SHORTAGE AND SURGE IN PRICES

# PÉNURIE DE CONTENEURS ET FLAMBÉE DES PRIX

## Transbec

EDITORIAL

### NO SHORT-TERM RELIEF

Shipping costs have been growing strongly since the autumn of 2020, but the first months of this year have seen a new surge in prices across different freight rates (dry bulk, containers) along major trade routes. Prices for several trade lanes have tripled compared to last year, and charter prices for container vessels have seen similar rises. There is little sign of relief in the short term, and rates are therefore likely to continue spiking in the second half of this year, as rising global demand will continue to be met with limited increases in shipping capacity and the disruptive effects of local lockdowns. Even when new capacity arrives, container liners may continue to be more active in managing it, keeping freight rates at a higher level than before the pandemic.

### 4 REASONS GLOBAL SHIPPING COSTS WILL CONTINUE TO RISE

#### 1. Continued global imbalances push prices up further

Problems that had built up from the beginning of the pandemic have included imbalances in the production and demand for goods, with countries locking down and opening up at different times, as well as shipping companies cutting the capacity on major routes and shortages of empty containers. As the recovery has progressed, global demand has recovered strongly, especially in the sectors which are most closely linked to international trade in goods. Competition for ocean freight capacity has intensified as economies open up further and inventories are rebuilt across the several links of supply chains.

#### 2. Few alternatives to ocean freight

Shippers of lower value products such as household items, toys, promotional articles, or t-shirts have seen freight costs increase from around 5% of their sourcing costs to more than 20%. The difficulty of absorbing increases on this scale in margins means that consumers may start to feel the impacts through price increases, or changes in product availability.

#### 3. An unbalanced recovery throughout 2021

Some countries are already exporting more goods than they did before the pandemic, while in others, including the US, exports continue to lag behind the overall recovery in output. Trade in goods will rise further while not only the major trading countries, but also their trade partners, continue recovering. With the competition for ocean freight capacity set to remain, the unbalanced recovery will continue to exacerbate some of the problems for world trade, including displaced empty containers. It all adds up to more pressure on freight rates in the near term.

#### 4. Port congestion and closures keep creating delays

As the link between cancelled sailings and delays suggests, congestion is part of the problem. Shipping performance in 2021 has carried on where 2020 left off, in terms of lower rates of vessels keeping to schedule, and average delays for late vessels rising. There are some signs that average performance will start to improve as the share of vessels reaching their destinations on time stopped sliding in April, and average delays improved. But overall performance remains the lowest it has been in ten years of records.

At the same time, the pandemic is still leading to disruptions, like the sudden closing of China's Yantian container port – part of the world's 4th largest container port Shenzhen – in early June. Even though operations have resumed, congestion and the continuing need for measures to stop the spread of Covid-19 mean delays continue to mount. Although China and other major trading countries are making progress with vaccination programmes, creating immunity will take time and consequently handling interruptions will remain a risk over the coming months.

Source: ING Bank N.V

### AUCUN SIGNE DE SOULAGEMENT À COURT TERME

Les frais de transport ont fortement augmenté depuis l'automne 2020, mais les premiers mois de cette année ont vu une nouvelle flambée des prix à travers différents taux de transport (vrac sec, conteneurs) le long des grands axes commerciaux. Les prix de plusieurs voies commerciales ont triplé par rapport à l'année dernière, et les prix d'affrètement des porte-conteneurs ont connu des hausses similaires. Il y a peu de signes de soulagement à court terme, et les taux devraient donc continuer à augmenter au second semestre de cette année, car la demande mondiale croissante continuera d'être satisfaite par des augmentations limitées de la capacité de transport et les effets perturbateurs des blocages locaux. Même lorsque de nouvelles capacités arrivent, les transporteurs de conteneurs peuvent continuer à être plus actifs dans leur gestion, maintenant les taux de fret à un niveau plus élevé qu'avant la pandémie.

### 4 RAISONS POUR LESQUELLES LES PRIX D'EXPÉDITION MONDIAUX CONTINUERONT D'AUGMENTER

#### 1. Les déséquilibres mondiaux continus font augmenter les prix

Les problèmes liés au début de la pandémie ont créé des déséquilibres dans la production et la demande de marchandises, avec les fermetures et ouvertures de frontières à des moments différents, ainsi que les compagnies maritimes réduisant la capacité sur les routes principales et les pénuries de conteneurs vides. Au fur et à mesure que la reprise progressait, la demande mondiale s'est fortement redressée, notamment dans les secteurs les plus étroitement liés au commerce international de marchandises. La concurrence pour la capacité de fret maritime s'est intensifiée à mesure que les économies s'ouvrent davantage et que les inventaires sont reconstitués à travers les différents maillons des chaînes d'approvisionnement.

#### 2. Peu d'alternatives au fret maritime

Les transporteurs de produits de moindre valeur tels que les articles ménagers, les jouets, les articles promotionnels ou les t-shirts ont vu leurs frais de transport passer d'environ 5 % de leurs coûts d'approvisionnement à plus de 20 %. La difficulté d'absorber des augmentations de marge à cette échelle signifie que les consommateurs peuvent commencer à en ressentir les impacts via des augmentations de prix ou des changements dans la disponibilité des produits.

#### 3. Reprise déséquilibrée durant 2021

Certains pays exportent déjà plus de marchandises qu'avant la pandémie, tandis que dans d'autres, y compris les États-Unis, les exportations restent à la traîne par rapport à la reprise globale de la production. Le commerce des marchandises augmentera encore tandis que non seulement les principaux pays commerçants, mais aussi leurs partenaires commerciaux, continueront de se redresser. Avec la concurrence pour la capacité de fret maritime à vouloir rester, la reprise déséquilibrée continuera d'exacerber certains des problèmes pour le commerce mondial, notamment le déplacement de conteneurs vides. Tout cela s'ajoute à plus de pression sur les taux de fret à court terme.

#### 4. Les congestions et fermetures des ports continuent à créer des délais

Comme le suggère le lien entre les départs annulés et les retards, la congestion fait partie du problème. Les performances du transport maritime en 2021 se sont poursuivies là où 2020 s'était arrêtée, en termes de taux inférieurs de navires respectant le calendrier et de retards moyens pour les navires en retard en hausse. Certains signes indiquent que les performances moyennes commenceront à s'améliorer, car la part des navires atteignant leur destination à temps a cessé de baisser en avril et les retards moyens se sont améliorés. Mais la performance globale reste la plus basse qu'elle ait été en dix ans de statistiques.

En même temps, la pandémie entraîne toujours des perturbations, comme la fermeture soudaine du port à conteneurs chinois de Yantian – le 4e plus grand port à conteneurs au monde de Shenzhen – en début juin. Même si les opérations ont repris, la congestion et le besoin continu de mesures pour arrêter la propagation de Covid-19 signifient que les retards continuent de s'accumuler. Bien que la Chine et d'autres grands pays commerçants progressent dans les programmes de vaccination, la création d'une immunité prendra du temps et, par conséquent, les interruptions de traitement resteront un risque au cours des prochains mois.