



# BAROMÈTRE MENSUEL DU TRANSPORT MARITIME CONTENEURISÉ

SEPTEMBRE 2023

upply

## Conteneurs : le niveau des taux de fret devrait inquiéter le marché

En attendant la mise en place progressive des surcharges ETS, l'effondrement des prix continue dans le transport maritime conteneurisé. Les taux de fret spot Asie-Europe du Nord sont maintenant sous la barre des 4 chiffres.

### Les faits marquants

- *Une peak season limitée au Transatlantique*

La réduction des départs de navire dans les ports asiatiques ne suffit pas à enrayer la chute des taux de fret sur les corridors Asie-Europe et sur le transpacifique. **La demande est molle, même si quelques espoirs de rebond restent crédibles à partir de décembre** pour des campagnes de réassorts ou des nouvelles commandes relatives au lancement de nouvelles gammes de produits en sortie de Chine.

La faible demande du côté des chargeurs occidentaux entretient le cycle baissier en sortie d'Asie ce mois-ci, ce qui leur permettra sans doute d'arriver en force dans le cadre des nouvelles négociations contractuelles annuelles.

Contrairement au calme plat du corridor Asie-Europe, **le Transatlantique connaît un léger phénomène de haute saison**, pour alimenter la demande liée aux fêtes de Noël avec des transit time courts vers les États-Unis. En conséquence, à la fin du mois de septembre, la descente des taux semblait enrayerée à destination des États-Unis depuis l'Europe, **mais à des niveaux de rémunération qui sont bien loin de compenser les pertes des deux autres grands trades pour les compagnies maritimes**.

- *L'assourdissant silence sur le retournement du marché*

Il n'y a pas si longtemps, certains représentants des enseignes de la grande distribution stigmatisaient les compagnies maritimes, présentées comme des "profiteurs de guerre" coupables de nourrir l'inflation. Le sujet avait pris suffisamment d'ampleur pour que la sphère politique s'en empare.

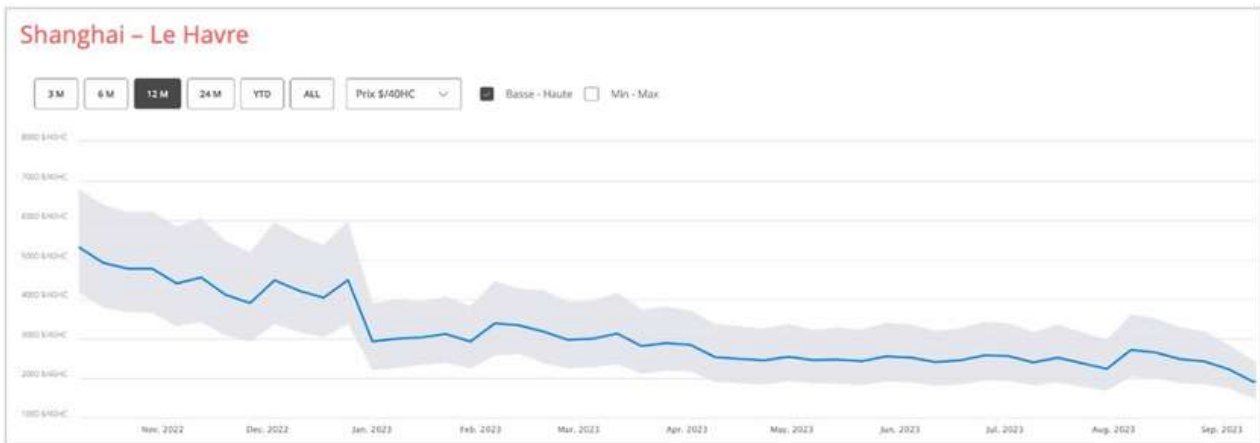
Les parlementaires qui auditionnaient il y a quelques mois le PDG de CMA CGM, Rodolphe Saadé, pour lui demander des comptes sur ses super profits vont-ils le reconvoquer bientôt pour s'enquérir et s'inquiéter de la nouvelle situation? Voire proposer des politiques publiques de soutien de l'activité? Il est permis d'en douter.

Quand une compagnie maritime fait de gros profits, on lui reproche de gagner de l'argent sur le dos des agents économiques qui subissent l'inflation. Mais **lorsqu'elle travaille à perte, cela semble être considéré comme une sorte de "normalité"**, et même comme un des facteurs positifs pour tenter d'enrayer une inflation qui devient de plus en plus structurelle.

Certaines enseignes de la grande distribution, qui ont fort mal vécu que leurs fournisseurs tirent mieux qu'eux leur épingle du jeu pendant la situation pandémique, sont aujourd'hui dans une logique de rattrapage de marge.

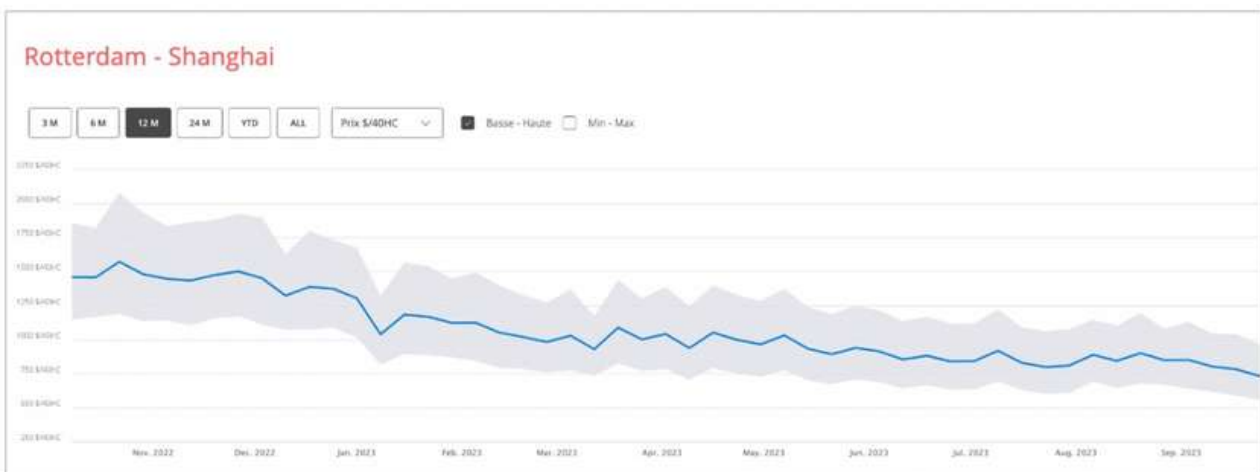
# 1. LES PRIX

- **Asie - Europe**



Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Shanghai et Le Havre, THC incluses, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port.  
Source: [Upply](#).

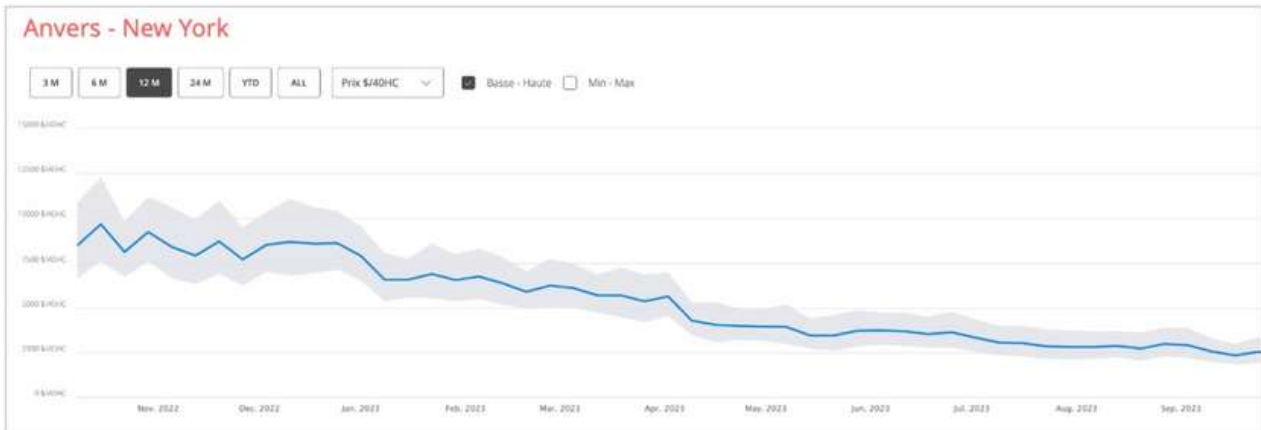
- **Europe - Asie**



Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Shanghai et Le Havre, THC incluses, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port.  
Source: [Upply](#).



- Europe-USA



Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Anvers et New-York, THC incluses, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port. Source: [Upply](#).

Les compagnies maritimes ont vécu **un mois de septembre déprimant**. Seul le transatlantique Westbound a connu une petite embellie, avec une vraie peak season d'avant Noël, mais qui permet seulement de stabiliser les taux de fret. Il est vrai que le nombre de départs de navires en Europe a été limité.

Sur l'Asie-Europe, un rebond est attendu. Les compagnies constatent un frémissement dans les prévisions de booking de décembre, mais on est loin d'un déferlement de commandes. La capacité supplémentaire, aujourd'hui plus ou moins à l'ancre, est à l'affût. **Le risque d'une réintroduction trop brutale de capacités, si ce frémissement se confirme, pourrait tuer dans l'œuf toute tentative d'inversion de tendance** en matière d'évolution des taux de fret. Un scénario qui s'est souvent produit par le passé.

## 2. LES SERVICES

---

Les annulations d'escale reviennent en force. En premier lieu, pour justifier ce mouvement, les armateurs évoquent la Golden Week en Chine (fête nationale célébrant l'arrivée du Parti communiste au pouvoir le 1er octobre). Une semaine au cours de laquelle l'économie chinoise tourne au ralenti, ce qui rejaillit sur les exportations et les importations. Dans son rapport mensuel, Xchange indique que **les trois grandes Alliances ont annoncé plusieurs annulations depuis l'Asie vers l'Europe et la Méditerranée**. Celles-ci sont attendues dès les premiers jours d'octobre et devraient durer probablement tout le mois.

Selon les premières estimations, le taux d'annulations devrait atteindre environ 16% entre le 18 septembre et le 22 octobre, selon Xchange. Drewry évoque pour sa part 88 annulations d'escales du 2 octobre au 5 novembre, soit 13% des voyages programmés. Selon le cabinet britannique, Ocean Alliance prévoit 29 annulations, contre 18 pour The Alliance et 14 pour 2M. Au total, pour les trois alliances, ce sont donc 61 annulations de voyage qui sont prévues. Les 27 autres concernent des armements opérant en dehors de ces alliances.

Si la Golden Week chinoise reste une cause importante de l'augmentation des blank sailings, **il est évident que les taux de fret très bas influencent également la stratégie des armements**. Pour conserver une capacité adaptée au marché, ils retirent certaines rotations pour une meilleure rentabilité des opérations. Enfin, des perturbations portuaires subsistent dans certains ports, incitant les armateurs à annuler des escales.

- **Europe-Asie**

La filiale maritime du groupe Lidl, **Tailwind Shipping**, intègre une nouvelle escale dans le port sri-lankais de Colombo pour son service Panda Express. De ce fait, le service Tiger Express qui relie Chittagong à Colombo puis la Méditerranée et l'Europe du Nord servira de feeder pour les boîtes destinées à embarquer sur le Panda Express. Ainsi, dans la nouvelle configuration, le Panda Express relie les ports de Ningbo, Qingdao, Shenzhen, Colombo, Koper, Barcelone et Rotterdam. Le Tiger Express assure des rotations entre Chittagong et Colombo.

- **Transpacifique**

**The Alliance** annonce la révision de ses liaisons entre l'Asie et l'Amérique du Nord. Cette annonce intervenue à l'occasion de la Golden Week devrait s'étendre au-delà, selon les armements eux-mêmes. Il est prévu de suspendre le service PN3 sine die. Le service PN2 sera étendu pour reprendre en partie les escales du premier. Ainsi, le nouveau service PN2 desservira Singapour, Laem Chabang, Ho Chi Minh, Haiphong, Yantian, Yangshan, Busan, Vancouver, Tacoma, Tokyo, Kobe, Kaohsiung, Hong Kong et retour à Singapour.

- **Moyen-Orient**

**MSC** a commencé une escale dans le port saoudien de Duba, à 600 km au nord de King Abdullah Port. Ce port est une composante d'un grand projet urbain du gouvernement baptisé Neom.

- **Inde**

Le marché indien souffre de congestion dans les principaux ports. Pour y remédier, le service assuré par **Hapag Lloyd, ONE, OOCL et Yang Ming** (commercialisé sous les noms de IEX/IO3/IP3/IEX) change de port. Il délaisse celui de Chennai pour lui préférer celui de Kattupalli. La modification est attendue pour le début du mois de décembre. Ainsi, le service desservira Rotterdam, Londres, Hambourg, Anvers, Le Havre, Damiette, Jeddah, Colombo, Visakhapatnam, Krishnapatnam, Kattupalli, Cochin, Damiette, Le Pirée et Rotterdam.

Signalons par ailleurs que le gouvernement indien a proposé **une nouvelle réglementation pour développer le cabotage national**. Jusqu'à présent, les liaisons maritimes nationales sont réservées à des navires battant pavillon indien. Le gouvernement souhaite ouvrir ce marché à d'autres pavillons. L'objectif est notamment de permettre aux armements internationaux de réaliser des trafics pour les flux en transbordement et le repositionnement des conteneurs vides. Ce projet ne semble toutefois pas avoir l'assentiment des armements indiens, réunis dans l'Indian National Shipowners Association. En Inde, le cabotage maritime réalise 7% des trafics intérieurs.

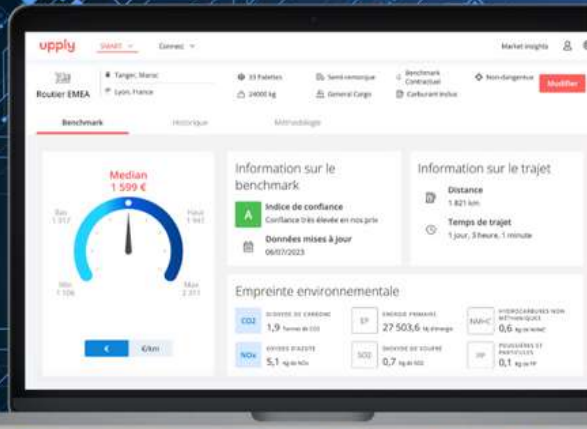
- **Europe-Méditerranée**

**ZIM** et **MSC** s'entendent pour combiner leurs services entre la Méditerranée orientale et l'Europe du Nord. L'armement israélien a annoncé participer au service Méditerranée-Europe de MSC en apportant deux navires de 6 700 EVP sur les cinq de ce service. Selon Dynamar, la question demeure de savoir ce qu'il va advenir du service ZMI, opéré par ZIM. Il constitue une extension de la ligne entre l'Inde et l'Europe du Nord par des escales en Méditerranée orientale. Pour le consultant néerlandais, le service ZMI pourrait être soit fondu dans le nouveau partenariat avec MSC soit entièrement redéfini. La réponse est attendue dans les prochaines semaines.

# SMART by upply

Benchmarkez vos prix de transport de fret & suivez leurs évolutions en routier, maritime & aérien dans le monde entier

DÉCOUVREZ SMART





- **Méditerranée**

**MSC a repris 49% des parts de Moby Lines**, qui opère des lignes depuis l'Italie vers la Corse, la Sardaigne, la Sicile et l'île d'Elbe. En offrant des navires de type Ro-Pax, il réalise une partie de son activité sur le segment du fret. **MSC poursuit ainsi le développement de son activité dans les ferries**. En effet, outre les participations dans Moby Lines, MSC est actionnaire, depuis 2013, de Grandi Navi Veloci. Ce dernier a fêté ses 30 ans lors d'une réception à Barcelone en septembre. La stratégie de l'armement vise à consolider ses parts de marché sur les marchés tunisiens et marocains. Quant à l'hypothèse d'une nouvelle ligne sur l'Algérie, Matteo Catani, Pdg de GNV, a indiqué que des contacts sont en cours sans que cela n'ait pour l'instant abouti. Par ailleurs, Matteo Catani a indiqué que GNV n'envisage pas la création de lignes sur Casablanca ou Dakhla au Maroc. Il est difficile de concurrencer le transport routier au Maroc. Une ligne Espagne ou France sur Casablanca devrait prendre en compte le coût du transport routier et celui du passage en Espagne.

- **Antilles**

**CMA CGM** revoit les dessertes de son service de feederling aux Antilles, le Guyanas Carribbean Service. Le port de Pointe-à-Pitre, en Guadeloupe, est retiré de ce service. Désormais les navires touchent les ports de Fort-de-France, Port of Spain, Paramaribo, Dégrad-des-Cannes et retour sur le port martiniquais.

### 3. LES OPÉRATIONS

---

- *Terminaux portuaires*

Dans un climat planétaire de tensions internationales palpables, **la question du contrôle des opérateurs de terminaux portuaires est plus aigüe que jamais.**

Ainsi, **le projet de prise de participation de 49,9% de HHLA par MSC fait des remous.** L'affaire fait grand bruit dans les milieux politico-économiques de la ville de Hambourg, mais aussi chez les travailleurs portuaires, qui ont aussi exprimé leur opposition. Le syndicat ver.di a organisé mi-septembre une manifestation qui a réuni environ 2500 personnes. Le slogan : "Notre port, pas votre casino". Les employés estiment que l'entreprise devrait rester dans le giron public, car il s'agit d'une "infrastructure essentielle" pour le commerce. Ils s'inquiètent par ailleurs de l'impact potentiel sur les conditions de travail.

Plusieurs autres évolutions sont attendues dans les ports au cours des prochains mois. En premier lieu, **DP World se retire du terminal à conteneurs de Tarragone en Espagne, a révélé le journal El Mercantil.** Les engagements de trafic n'ayant pas été tenus, l'autorité portuaire a récupéré la concession et s'active maintenant pour "trouver une solution viable au premier semestre 2024".

Un de perdu et un de retrouvé... **Le groupe émirati a par ailleurs signé un contrat de concession de 30 ans avec l'autorité portuaire de Deendayal, en Inde.** Ce contrat prévoit la construction d'un nouveau terminal dans le port de Kandla. Il devrait être opérationnel en 2027, avec 1 100 m linéaires de quai et une capacité de 2,9 M EVP.

Toujours en Inde, **MSC** prend pied dans le pays en reprenant **26% des parts du Bharat Mumbai Container Terminal de Nhava Sheva**. Ouvert en 2019, ce terminal dispose de 1 000 m de linéaires de quai et construit une extension de 1000 m supplémentaires.

En Égypte, l'autorité générale de la zone économique du canal de Suez (SCZONE) a célébré l'annonce du contrat de concession du terminal à conteneurs n° 2 dans le port de Port Saïd Est à **Suez Canal Container Terminal** (SCCT), dont APM Terminals est l'actionnaire majoritaire. Ce nouveau terminal ajoutera une capacité de 2 M EVP aux 5 M EVP existants.

- **Ferroviaire**

Les compagnies maritimes s'intéressent également de près à la maîtrise des pré- et post-acheminements. En Espagne, **MSC vient de remporter l'appel d'offre lancé par la société de fret ferroviaire espagnole Renfe Mercancías**, face à CMA CGM et Mærsk. Renfe n'a pas divulgué les termes précis de l'accord, mais le journal espagnol El País a indiqué que les négociations initiales avaient porté sur la création d'une entreprise commune à parts égales entre Renfe Mercancías et Medlog, le bras logistique de MSC. L'intérêt de l'armement italo-suisse pour le monde ferroviaire n'est pas nouveau. En 2016, MSC a repris CP Carga, société de fret ferroviaire du Portugal. Cette entreprise fait désormais partie de Medway, la société ferroviaire de l'armement suisse.

## AUTEUR

---



### **Jérôme De Ricqlès**

Expert maritime chez Upply

*Le chapitre "Services" de ce baromètre est réalisé en collaboration avec Hervé Deiss, journaliste spécialisé dans le transport maritime et les questions portuaires.*

# upply

© Tous droits réservés. Aucune partie de la présente publication ne peut être reproduite sous quelque forme matérielle que ce soit, y compris par photocopie ou par stockage électronique, sans l'autorisation écrite préalable d'Upply. Ce rapport est basé sur des informations factuelles obtenues auprès de plusieurs sources publiques. Bien que tous les efforts soient faits pour assurer l'exactitude des informations, Upply décline toute responsabilité pour toute perte ou dommage causé par la prise en compte des informations contenues dans ce rapport. Les opinions exprimées ici sont celles de l'auteur à la date de publication et sont susceptibles d'être modifiées sans préavis.

Crédit photo : Getty Images, Canva