

BAROMÈTRE MENSUEL

DU TRANSPORT MARITIME CONTENEURISÉ



Octobre 2024 | 

upply

LES COMPAGNIES MARITIMES PEINENT À ENRAYER L'EFFRITEMENT TARIFAIRE

Les compagnies maritimes tentent de stopper l'érosion des taux de fret dans le transport maritime conteneurisé, mais sans grand succès, en particulier sur l'Asie-Europe. Parallèlement, la recomposition des alliances se prépare.

À la fin de l'été 2023, les « Big 5 », ces cabinets de conseil mondiaux dont les prévisions sont scrutées de très près par les grandes entreprises en période de préparation budgétaire, annonçaient des heures sombres pour les compagnies maritimes. La surcapacité semblait inéluctable, avec à la clé des prix en baisse et une rentabilité menacée. À l'époque, les taux de fret Asie-Europe du nord via le canal de Suez sombraient sous les 4 chiffres par 40' sur le marché spot, sous les yeux des observateurs inquiets.

Ces prévisions ont été totalement chamboulées par la résurgence du conflit au Moyen-Orient après les événements du 7 octobre 2023 et leurs conséquences. Les attaques des Houthis en mer Rouge ont conduit le marché à opter par un itinéraire via le cap de Bonne-Espérance. Cette désorganisation a engendré une augmentation des prix, et donc [un niveau de rentabilité tout aussi imprévu qu'inespéré pour les compagnies maritimes.](#)

Mais le sentiment qui domine en ce mois d'octobre 2024, c'est que le pronostic des Big 5 pourrait bien se concrétiser, avec un an de décalage. Les fondamentaux qui avaient été mis en avant l'an dernier à la même époque resurgissent, peut-être même avec encore plus de force.

“ La surcapacité semblait inéluctable, avec à la clé des prix en baisse et une rentabilité menacée ”

Les faits marquants

- Le premier facteur déterminant est évidemment la demande. Or non seulement celle-ci reste conjoncturellement molle, mais il semble que l'on assiste parallèlement à des changements structurels au profit d'autres régions. Il se peut que l'on ait durablement atteint un palier en termes de volumes conteneurisés entre l'Asie et l'Europe. Cette question fait sens aujourd'hui, et pas uniquement sur la scène politique de la « décroissance ».
- Du côté de l'offre, le passage par le cap de Bonne-Espérance a permis dans un premier temps d'absorber des capacités supplémentaires, rééquilibrant l'offre et la demande. Mais l'argument n'est plus valable aujourd'hui. Alors que le passage par le cap s'est normalisé, la capacité est de nouveau excédentaire par rapport à la demande. La recomposition des Alliances maritimes, début 2025, va stimuler une forme de concurrence entre les compagnies, chacune ayant à cœur de faire performer « son » modèle. MSC, le leader du marché, doit remplir à n'importe quel prix les gigantesques capacités qui se profilent.

Pour les mois qui viennent, le retour ou pas par le canal de Suez est vraiment la question de fond qui perturbe profondément le marché. En effet, cette incertitude majeure pose un problème aussi bien aux chargeurs qu'aux compagnies maritimes pour se positionner à l'aube de cette année 2025.

- Côté chargeurs, il est évidemment compliqué de faire fonctionner une supply chain avec des temps de transit différenciés. La question primordiale est donc de savoir s'il faut évacuer complètement un espoir de délais d'acheminement normalisés via Suez en 2025 dans les hypothèses de budget et de service.
- Côté compagnie, le défi consiste à jongler avec une capacité maintenant excédentaire dans les deux cas de figure, mais qui empirerait dans le cadre d'un retour massif du trafic via le canal de Suez. On constate d'ailleurs que les compagnies ne mobilisent pas les instances internationales avec beaucoup de vigueur pour restaurer la liberté de navigation dans cette zone. De fait, la « privatisation » de la mer Rouge par les Houthis s'affirme à bas bruit comme un corollaire maintenant structurel d'un Proche-Orient en ébullition constante.

Les prix

Ce mois d'octobre ne restera pas dans les annales, ni en volumes, ni en recettes.

Sur l'axe Asie-Europe, les taux FAK des compagnies ont dangereusement frôlé les coûts d'exploitation en se situant aux alentours des 3000 USD/40'. Nous constatons depuis la fin du mois d'octobre une volonté de correction de la part des compagnies, qui tentent de restaurer des taux FAK autour de 4000 USD/40' sur la route Asie-Europe via le cap de Bonne-Espérance pour novembre.

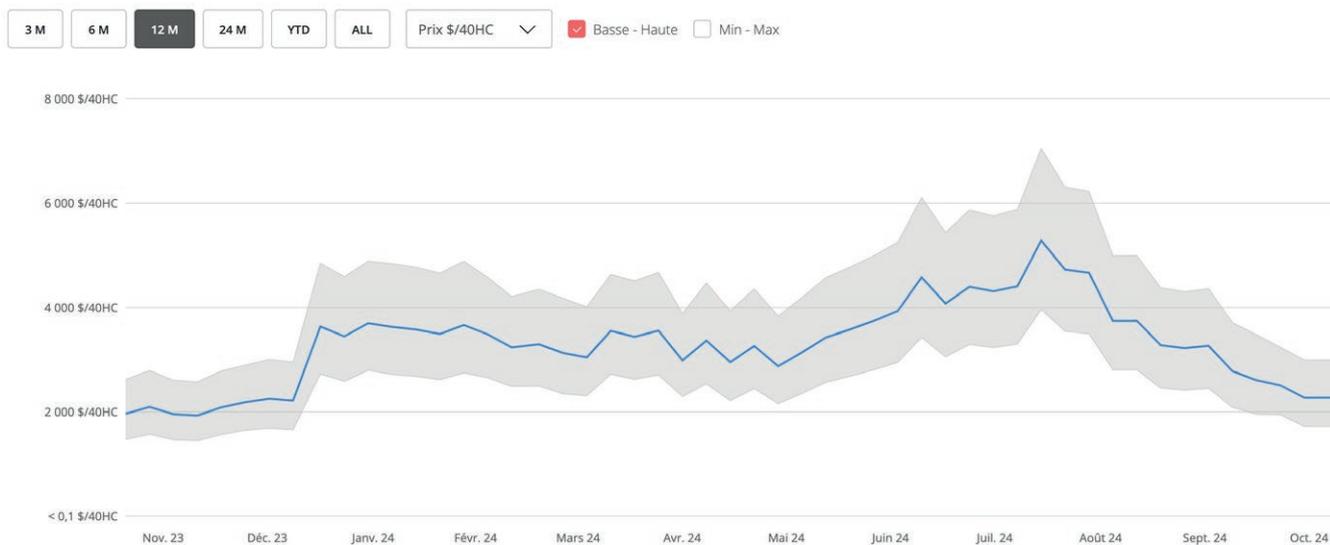
Ce sursaut sur le marché spot de novembre repose sur les leviers suivants :

- Des annulations de services importantes, induisant une contraction de l'espace disponible.
- Une incitation à conclure les négociations contractuelles rapidement, si possible autour de ce pivot de 3000 USD/40' sur l'Asie-Europe. Dans le cadre de ces négociations annuelles qui battent actuellement leur plein, il est impératif pour les compagnies de dissocier le marché contractuel du marché spot pour espérer signer des engagements solides en termes de volumes de chargement avec les grands acteurs, et ce au-dessus des coûts de revient.
- Une volonté des compagnies de casser la spirale baissière des taux de fret par une pédagogie accrue autour de leurs coûts d'exploitation via le cap de Bonne-Espérance, le retour rapide via le canal de Suez s'éloignant. Même les navires de guerre commencent à [éviter la zone de la mer Rouge](#) par crainte de frappes.

Il n'est pas certain que cette tentative de restauration des taux spot sur novembre fonctionne pour l'axe Asie-Europe. Comme toujours en période de grande fébrilité, les offres spot ont tendance à se raccourcir d'une validité mensuelle à une validité à la quinzaine pour pouvoir se repositionner en cours de mois si le marché l'impose.

Asie-Europe

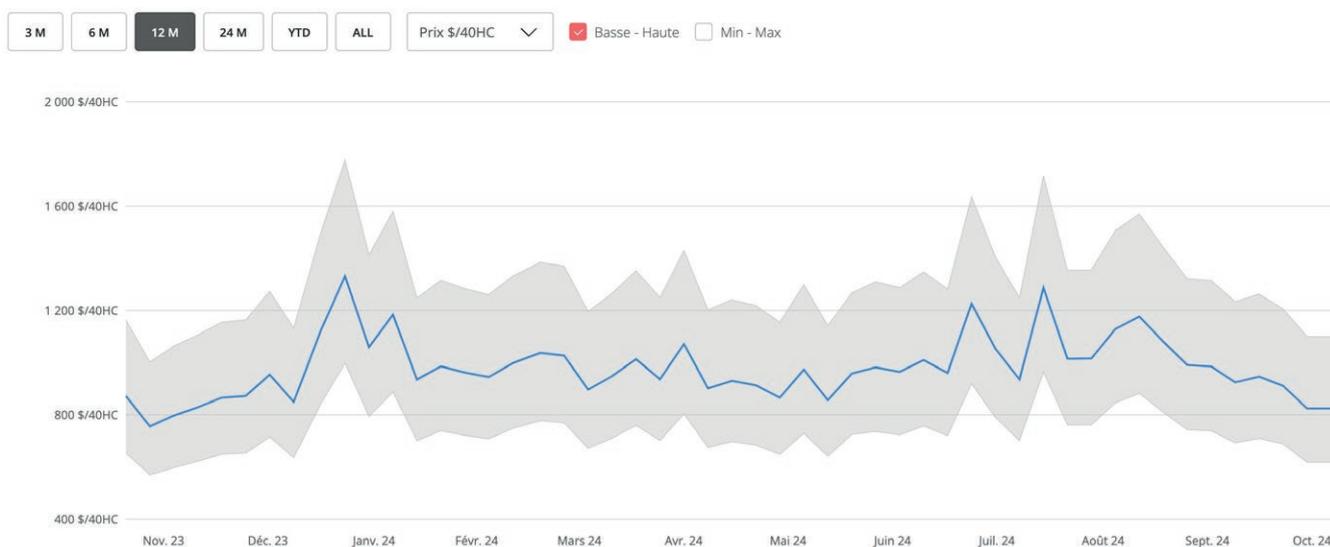
Shanghai - Le Havre



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. NB : ce graphique présente l'évolution du taux médiant et non du taux moyen. Source | [Upply](#)

Europe-Asie

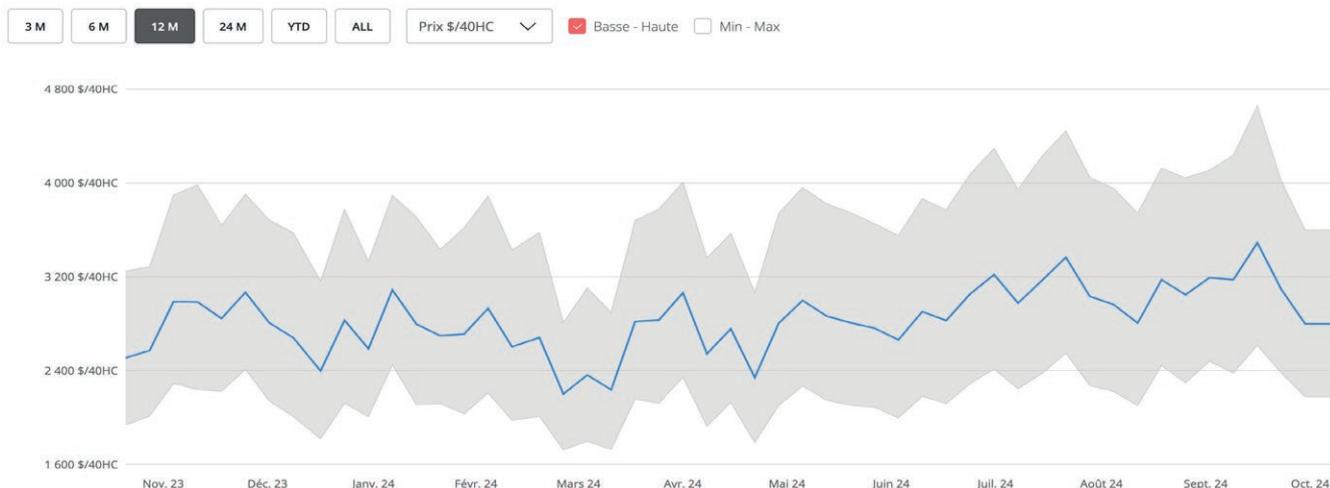
Rotterdam - Shanghai



Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Rotterdam et Shanghai, THC incluses, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port. NB : ce graphique présente l'évolution du taux médiant et non du taux moyen. Source | [Upply](#)

Europe-USA

Anvers - New York

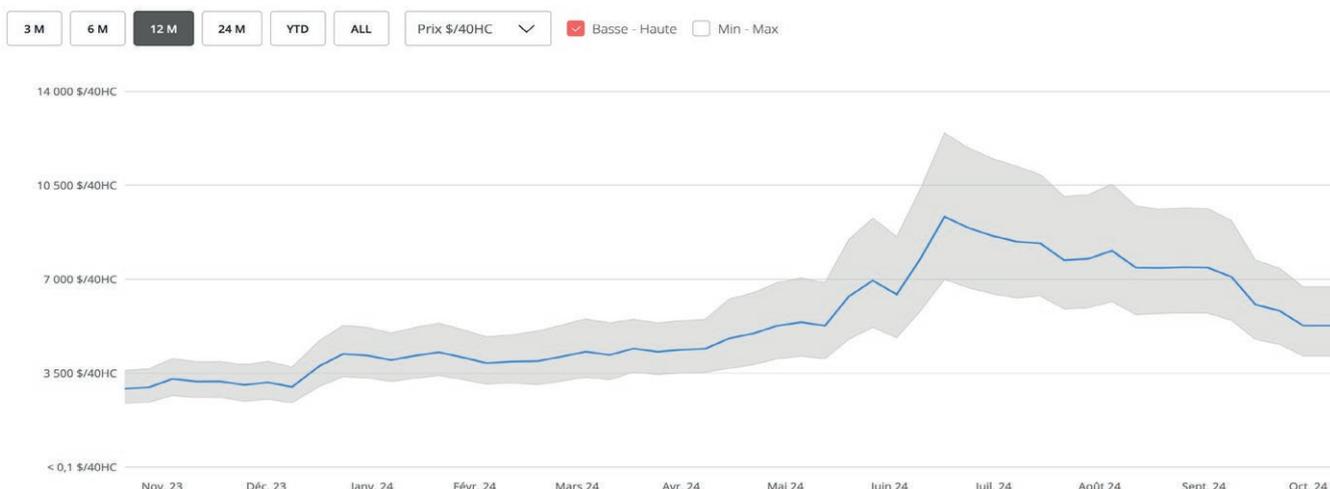


Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Anvers et New-York, THC incluses, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port. NB : ce graphique présente l'évolution du taux médiant et non du taux moyen. Source | [Upply](#)

Sur le transatlantique, la dégringolade a cessé, en raison du risque de blocage des ports de la côte Est qui désormais s'estompe, même si tout n'est pas réglé ([voir p. 8](#)). À cette saison, la demande est stimulée par les festivités de Noël, et les chargeurs qui avaient joué l'attente sont maintenant pressés de charger. Comme on parle essentiellement d'agro-alimentaire, de vins et spiritueux de luxe et de produits à forte valeur ajoutée, les compagnies savent que ces marchandises peuvent supporter des augmentations tarifaires. L'embellie transatlantique devrait cependant être de courte durée pour les compagnies, qui savent très bien que la demande devrait s'écrouler dès le début du mois de décembre.

Transpacifique

Shanghai - Long Beach



Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Shanghai et Long Beach, THC incluses, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port. NB : ce graphique présente l'évolution du taux médiant et non du taux moyen. Source | [Upply](#)

L'effritement tarifaire se poursuit sur le transpacifique, mais à un rythme assez lent alors que les ports de la côte Ouest frisent de nouveaux records de mouvement de conteneurs (vides et pleins). Le Transpacifique Eastbound a enregistré de bons résultats, dopé par les risques de grève des ports de la côte Est et par la menace de relèvement des barrières douanières à l'entrée des États-Unis.

Les services

Dans son analyse hebdomadaire, le consultant britannique Drewry revient, le 25 octobre, sur l'état des lignes régulières. Il a comptabilisé 64 annulations de services pour le mois de novembre (du 28 octobre au 30 novembre), sur les 693 liaisons est-ouest (Transpacifique, Transatlantique et Asie-Europe), ce qui représente un taux d'annulation de 9,2%. Ce chiffre est en amélioration par rapport aux 14% du mois précédent. Cependant, force est de constater que le manque de « métronomisation » devient la nouvelle norme. Avant la pandémie, la fiabilité des services a atteint des taux proches de 100%. Alors « c'était mieux avant », mais dans des conditions économiques et géopolitiques bien différentes.

Les annulations concernent à hauteur de 61% le Transpacifique eastbound (d'Asie vers les États-Unis), contre 27% pour les lignes Asie-Europe et 12% pour le Transatlantique, notamment en westbound (d'Europe vers l'Amérique du Nord). Des proportions qui demeurent stables d'un mois sur l'autre.

Les alliances maritimes affichent 42 annulations, dont 16 pour Ocean Alliance, 15 pour The Alliance et 11 pour 2M. Les armements n'appartenant pas à des alliances annoncent quant à eux 22 annulations.

Transpacifique

The Alliance ajoute le port mexicain de Manzanillo à son service EC2 (Asie-côte Est des États-Unis) à partir de la fin du mois de novembre. La rotation se fera désormais entre les ports de Busan, Qingdao, Shenzhen, Ningbo, Shanghai, Busan, Manzanillo, Lazaro Cardenas, Cartagène, Savannah, Charleston, Wilmington, Norfolk, Cartagène et retour à Busan.

L'armement **ZIM** déplace son hub de transbordement des Caraïbes de Freeport vers Kingston sur son service ZXB. La nouvelle rotation se fait entre les ports de Cai Mep, Hai Phong, Shenzhen, Kaoshiung, Shanghai, Lazaro Cardenas, Cartagène, Kingston, Baltimore, Norfolk, New-York et Boston.

Le manque de régularité des services est confirmé par les chiffres du rapport mensuel de Sea Intelligence. En septembre, la fiabilité des services perd 1,2 points pour s'établir à 51,4%. Certes, ce chiffre demeure dans la moyenne mensuelle enregistrée depuis le mois de mai mais « la tendance demeure à la baisse », note Alan Murphy, CEO de Sea Intelligence. Quant aux retards des navires, ils augmentent de 0,21 jour à 5,67 jours en moyenne.

Mærsk et CMA CGM affichent une fiabilité à plus de 50%. Ils sont les seuls en septembre à dépasser ce seuil, quand les autres armateurs se situent dans la fourchette de 40% à 50%. Comparativement au mois de septembre 2023, tous les armateurs voient leur taux de fiabilité se réduire. Pour mémoire, l'an passé, la fiabilité des services de Mærsk s'élevait à plus de 70%. MSC affiche la baisse la plus importante. En un an, l'armement suisse perd 21,5 points.

L'**Alliance 2M** annonce des changements à son service TP16. D'une part, l'escale dans le port de Colón dans le sens Asie-États-Unis est abandonnée. D'autre part, les touchées dans les ports de Jacksonville et Savannah sont interverties. Ainsi, le TP16 relie désormais Xiamen, Shenzhen, Shanghai, Busan, Jacksonville, Savannah, Wilmington, Newark et Singapour.

Asie-Europe

Le service GGX de **Hapag Lloyd** ajoute une escale à Ningbo, indique Alphaliner. Il touche les ports de Ningbo, Shenzhen, Singapour, Tema, Wilhelshaven, Anvers-Bruges et retour à Shenzhen.

MSC étend son service Chinook (qu'il assure en dehors de l'alliance 2M) au Vietnam depuis la fin du mois d'octobre. Ainsi, les navires assurent la boucle entre Hai Phong, Shenzhen, Shanghai, Qingdao, Busan, Vancouver, Seattle et Portland.

Méditerranée-mer Rouge

SeaLead annonce la mise en place d'un service entre la Méditerranée, la mer Rouge et le golfe Persique à compter du 24 octobre. Le service part du port turc d'Aliaga pour rejoindre Damiette,

Djibouti et Jebel Ali. La carte de ce service annonce un passage par le détroit de Bab-el-Mandeb sous les feux des attaques des Houthis.

Asie-Sous-continent indien

Après Ningbo Ocean Shipping, c'est au tour de **CU Lines** de prendre des espaces à bord des navires du service assuré par Heung A, Sinokor, TS Lines et X-Press entre l'Asie et le sous-continent indien.

Contrairement à Ningbo Ocean Shipping, indique Dynamar, CU Lines dispose de slots sur l'ensemble de la rotation. Le service dessert Qingdao, Shanghai, Ningbo, Shenzhen, Port Kelang, Jebel Ali et Colombo.

Premier Alliance

Les partenaires de la toute nouvelle **Premier Alliance** - HMM, ONE et Yang Ming - annoncent les premiers changements aux services qu'ils déploieront en février 2025. Sur le Transpacifique, le PN3 sera divisé en deux rotations, les PN3 et PN4. Le PN3 reliera Qingdao, Busan, Vancouver, Tacoma et Busan. Le PN4 assurera la liaison entre Ningbo, Shanghai, Vancouver et Tacoma. Par ailleurs, entre l'Asie et la côte Est des États-Unis, Premier Alliance annonce l'ajout de Jacksonville au service EC2. Ainsi, la rotation se fera entre les ports de Xiamen, Shenzhen, Ningbo, Shanghai, Busan, Colón, Savannah, Charleston, Jacksonville, et retour par Colón, Busan et Xiamen.

De plus, les armements annoncent l'entrée en service d'une liaison entre la Méditerranée et l'Asie, le MD5. Il reliera Barcelone, Singapour et Shanghai. Il n'est pas précisé si cette liaison empruntera le canal de Suez ou passera par le cap de Bonne-Espérance. Selon Dynamar, le peu d'escales de ce service laisse supposer un partage d'espaces avec d'autres armements, « probablement MSC », précise le consultant néerlandais.

Les opérations

La concession du Container Terminal 2 de Durban révoquée

Une cour sud-africaine a suspendu la concession du Durban Container Terminal 2, attribuée à une co-entreprise entre Transnet et l'entreprise philippine Ictsi en 2023. Cette décision intervient après un recours formé par APM Terminals, candidat malheureux de cet appel d'offres.

La cour a décidé que le manutentionnaire sud-africain, Transnet, n'est pas autorisé à entrer dans cette société. Dans ses revendications, APM Terminals demande que l'ensemble de la procédure soit déclaré nul et qu'un nouvel appel d'offres soit lancé.

Situation sociale des ports de la côte Est des États-Unis

La menace de mouvement social dans les ports de la côte Est des États-Unis (depuis la côte canadienne jusqu'au golfe du Mexique) s'est concrétisée par trois jours de grève début octobre. Un mouvement qui a créé des perturbations importantes dans les chaînes logistiques aux États-Unis pendant plusieurs jours. Le 5 octobre, le syndicat ILA (International Longshoremen's Association), qui représente les travailleurs portuaires, et l'USMX (United States Maritime Alliance), qui représente les employeurs, ont signé un accord provisoire qui a mis un terme au mouvement. Cet accord prévoit notamment une hausse des salaires de 61,5% sur six ans. Cependant, des sujets épineux restent encore sur la table, et notamment la question de l'automatisation, sujet que le syndicat des dockers ne veut pas aborder. Les négociations doivent reprendre dans le courant du mois de novembre pour aboutir à un accord définitif.

En attendant, les deux parties ont signé un accord provisoire qui proroge jusqu'au 15 janvier 2025 l'accord régissant actuellement les relations sociales dans les ports de la côte Est. Il semble qu'elles aient ainsi souhaité ne pas faire de cette grève un élément de la campagne pour l'élection présidentielle. Mais il est évident que les points de discorde restent importants, et qu'un nouveau mouvement de grève à partir du 16 janvier n'est pas à exclure.

Dans le même temps, par solidarité et pour obtenir des avantages salariaux du même acabit, les dockers du port de Montréal ont déclenché trois jours de grève en octobre. Un mouvement qui a perturbé les accès et les sorties de marchandises du port canadien. Le syndicat local annonce un autre mouvement pour le 31 octobre. Si aux États-Unis, la grève est suspendue, elle reste active au Canada.

Fleuves : les basses eaux s'étendent

Les effets des basses eaux sont souvent évoqués pour le Rhin, qui en souffre principalement pendant l'été. Selon l'Organisation météorologique mondiale, les fleuves du continent américain sont également durement touchés. Ainsi, les autorités brésiliennes ont décidé de restreindre la navigation maritime sur l'Amazonie. Une décision qui s'étendra jusqu'en 2025, selon les premières annonces.

Les marchandises sont déchargées soit à Vila do Conde soit à Itacoatiara pour être rechargées sur des barges ou navires, plus adaptées à la navigation restreinte.



Jérôme De Ricqlès

Expert maritime chez Upply

Les chapitres « Services » et « Opérations » de ce baromètre sont réalisés en collaboration avec Hervé Deiss, journaliste spécialisé dans le transport maritime et les questions portuaires.



LA PLATEFORME DE SOLUTIONS TECHNOLOGIQUES QUI BOOSTE L'EFFICACITÉ DES ACTEURS DE LA SUPPLY CHAIN

Plateforme technologique au service des professionnels du transport de fret, **Upply conçoit et développe des solutions digitales** pour aider les professionnels de la supply chain à exploiter tout le potentiel de la digitalisation au service de leur métier.

© 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.