

BAROMÈTRE MENSUEL DU TRANSPORT MARITIME CONTENEURISÉ



NOVEMBRE 2023

upply

Conteneurs : un marché sous tension tarifaire et géopolitique

La situation est restée critique pour les compagnies maritimes en matière d'évolution des taux de fret en novembre, tandis que les tensions géopolitiques ont complexifié les opérations.

En novembre, les taux de fret sont restés très déprimés. Malgré les réserves accumulées durant les deux années post-Covid, **l'heure est à la restructuration pour les compagnies maritimes et les grands commissionnaires de transport.** Lors de la publication de ses résultats financiers, début novembre, Maersk a ainsi annoncé la suppression de 3500 postes supplémentaires, ce qui porte à 10000 le total des postes supprimés dans le groupe danois en 2023.

La situation du transport maritime de conteneurs reflète la morosité de l'économie, qui fait craindre une remontée significative du chômage. **Tout se passe comme si l'onde de choc pandémique arrivait maintenant,** après le "quoi qu'il en coûte" et la restauration des marges des grands acteurs économiques.

Les faits marquants du mois

- **Des taux de fret inquiétants**

L'état du marché des taux de fret inquiète, surtout en sortie d'Asie vers l'Europe. **Le marché sur-réagit par rapport à une baisse des volumes finalement assez limitée.** C'est cela qui a poussé les opérateurs à contracter l'offre à l'extrême en novembre, avec un nombre de blank sailings en hausse pour tenter d'endiguer la spirale tarifaire infernale.

Même MSC, qui est celui qui a le plus gagné de parts de marché en 2023, semble siffler la fin de la partie en positionnant des taux FAK "grand public" sur décembre autour de la barre psychologique des 2000 USD/40' sur l'Asie-Europe entre ports directs.

CMA CGM emboîte le pas avec des communications assez semblables sur des niveaux de taux équivalents.

Attention cependant, aux effets d'annonce. En effet, le marché de décembre est déjà couvert pour 95% des volumes via les acteurs en place à des conditions identiques ou proches de celles de novembre. **Restaurer les taux de fret à l'approche de 2024 ne sera pas aisé, mais l'urgence financière est devenue patente pour toutes les entités.**

- *Une menace accrue sur l'accès au canal de Suez*

Le 19 novembre, un navire roulier, le Galaxy Leader, a été capturé en Mer Rouge par des rebelles yéménites Houthis. Une attaque de choc, en hélicoptère, dont les auteurs ont publié une vidéo sidérante, scénarisée à la façon d'un jeu vidéo. Nous ne pouvons que rester pantois devant l'efficacité militaire, tout au moins visuellement, de ce groupuscule, qui a annoncé avoir choisi cette cible en raison de la nationalité israélienne du propriétaire du navire.

Cette démonstration est inquiétante, car elle témoigne de l'existence de milices organisées et manifestement bien entraînées, bénéficiant de moyens lourds aéroportés. D'autres attaques ont eu lieu le 3 décembre en Mer Rouge. L'armée américaine a déclaré qu'il y avait de bonnes raisons de penser que ces actes avaient été rendus possible grâce au soutien de l'Iran. Par ailleurs, un navire de CMA CGM ayant des liens capitalistiques avec Israël a été visé dans l'Océan indien.

La dégradation des conditions de sécurité dans cette zone fait peser une menace sur l'accès au canal de Suez. Les marines de guerre étrangères ont positionné plusieurs unités pour contrer d'éventuelles attaques. Cependant, la situation géopolitique inquiète les assureurs et les états-majors des compagnies maritimes. Particulièrement exposée, Zim a ainsi décidé d'abandonner le transit via le canal de Suez au profit de la route du Cap (voir p. 13). Le faible niveau des taux de fret, au regard des risques pris, renforce encore l'intérêt de cette option plus sûre.

- *La dégradation du transit via le canal de Panama*

Une autre voie de passage importante du commerce mondial est menacée: le canal de Panama. La sécheresse qui oblige les autorités à limiter la navigation devient un phénomène structurel. Les conditions opérationnelles sont très dégradées pour les opérateurs, qui font face à **des surcoûts, des délais d'attente importants et des aléas problématiques dans la programmation des passages**. En conséquence, certains navires commencent à refaire le grand tour via le Cap Horn (voir p.14).

La marine marchande de 2024 va-t-elle renouer avec les grandes routes maritimes via le Cap Horn et le Cap de Bonne-Espérance telles qu'elles existaient jusqu'à la fin du 19^e siècle avant la mise en service de Panama et Suez? C'est un raisonnement extrême bien sûr, car il s'agit de routes chronophages et énergivores, mais **dans l'immédiat, cette option peut séduire car elle permet de ralentir les flottes et surtout de faire entrer beaucoup plus de navires dans des rotations ainsi "artificiellement" rallongées**, alors que la surcapacité sévit. Beaucoup y voient le seul levier pour faire remonter les taux de fret.

Et si c'était ça, la nouvelle donne post-pandémique ? Un transport maritime plus cher et plus lent, mais aussi plus régulier, avec moins de blank sailings, des horaires et des fréquences mieux respectés, donc à nouveau modélisables dans des outils de pilotage de lead times côté chargeurs.

- *Les craintes face à l'entrée en application du système ETS*

Le système d'échanges de quotas d'émissions (ETS) de l'Union européenne sera appliqué dans le transport maritime à partir du 1er janvier 2024. Au mois d'octobre, plusieurs pays du sud de l'Europe avaient pointé le risque d'un détournement du fret vers des ports voisins non assujettis au système ETS. Dans le règlement d'exécution du 26 octobre, la Commission a inclus Tanger Med et de Port Said dans la liste des ports voisins de transbordement de conteneurs intégrés dans le système. Mais cela ne suffit pas à apaiser les craintes.

Le 30 novembre, la Feport, fédération européenne qui représente les intérêts des manutentionnaires, associée à d'autres fédérations de professionnels du secteur maritime, a demandé à la Commission européenne la réalisation immédiate d'une étude sur les risques de détournement du fret des ports européens et sur les solutions possibles pour y remédier.

La Feport s'émeut du risque de fuite de fret en défaveur des ports européens alors que les marchés sont actuellement peu porteurs en volume. Une partie du marché s'interroge également sur la pertinence du périmètre de la réglementation, dans une activité maritime qui est par essence globale. "FEPORT, ETA, EMPA et ECASBA demandent à la Commission de continuer à faire entendre sa voix au sein de l'OMI en faveur d'un système mondial d'échange de quotas d'émission et d'explorer immédiatement la possibilité de conclure des accords bilatéraux avec les pays voisins de l'UE qui pourraient adopter une législation similaire au système d'échange de quotas d'émission et avec des calendriers convergents", soulignent les fédérations [dans un communiqué](#).

Enfin, Soren Toft, CEO de MSC, s'est publiquement exprimé sur le fait qu'il n'estime pas souhaitable l'entrée en vigueur de cette nouvelle réglementation au 1er janvier prochain, compte tenu de l'état actuel du marché. Un avis a priori compétent, puisqu'il émane du dirigeant maritime de ligne régulière peut-être le plus puissant du moment, en Europe et dans le monde.

SMART by **upply**

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

Benchmarker ses prix de transport

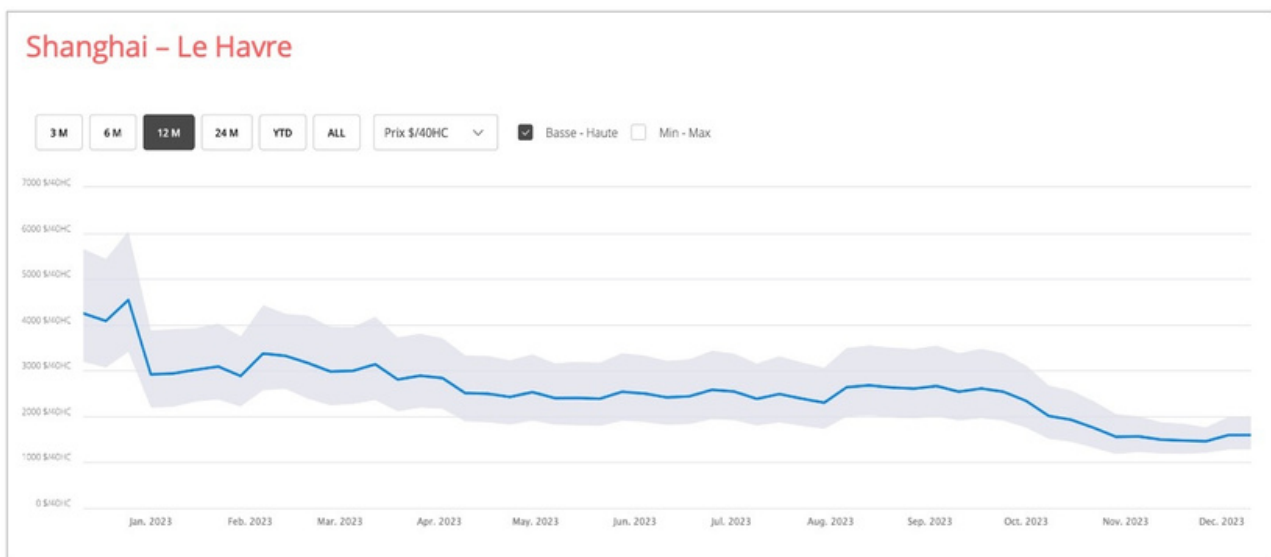
The image shows a laptop displaying the upply benchmarking dashboard. The dashboard includes a gauge for the median price (1 599 €), an 'Indice de confiance' (Confidence index) showing a green 'A' grade, and an 'Empreinte environnementale' (Environmental footprint) section with various metrics like CO2, SO2, and NOx emissions.

1. LES PRIX

Les tentatives d'augmentations générales des tarifs (GRI, general rate increase) ont globalement continué à patiner sur les marchés Est-Ouest en ce mois de novembre. **Les compagnies se battent pour faire monter le "panier moyen" avec l'application de surcharges, mais les effets produits sont faibles sur les pieds de facture.**

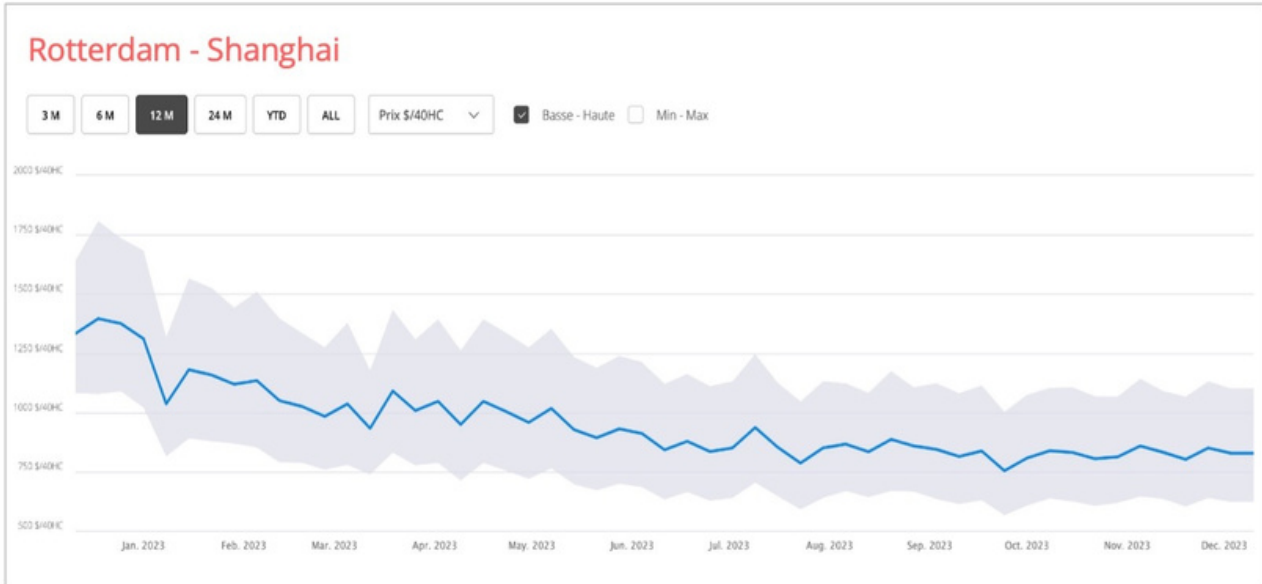
On constate notamment une envolée des surcharges via le canal de Panama venant renchérir l'offre pour la côte Est des États-Unis en "all water" depuis l'Asie. Hapag Lloyd, par exemple, a annoncé une surcharge "Panama Canal" de 130 dollar/TEU (120 €) à partir du 1er janvier 2024. Cette nouvelle donne sur Panama favorise le retour des flux à destination des États-Unis vers les ports habituels de la Côte Ouest, que les clients avaient fui au plus fort de la congestion post-Covid. Désormais, ces ports retrouvent des volumétries proches des points hauts qui avaient suivi le premier confinement chinois.

- **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 Rotterdam et Shanghai, THC incluses, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port. Source : [Uapply](#).

- **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 : [Uapply](#).

- **Transpacifique**



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

2. LES SERVICES

La fiabilité des services semble avoir fait une pause en octobre 2023. En effet, [l'analyse mensuelle de Sea Intelligence](#) note une stabilité en glissement mensuel, avec **un taux de 64,4% sur les 34 routes maritimes de plus de 60 armements**. En glissement annuel, cependant, la fiabilité des services augmente de 12,6%.

Sea Intelligence relativise les progrès, en soulignant que "mis à part au mois de mai, la fiabilité des services n'a progressé que dans une fourchette de deux points de pourcentage depuis le mois de mars". Sommes-nous parvenus au pic de la fiabilité dans le monde de l'après pandémie? Il est encore trop tôt pour le dire. Néanmoins, il semble que les perturbations liées au conflit entre Israël et le Hamas et la prochaine fin des consortiums ne militent pas pour un retour à la normale dans les prochains mois.

Dans le même temps, les retards des navires dans les ports augmentent. Ainsi, l'arrivée tardive des navires augmente de 0,33 jours en octobre, comparativement au mois de septembre, **ce qui porte le retard moyen à 4,9 jours sur le programme établi.** "Avec cette augmentation des retards, nous nous retrouvons dans la même situation qu'en 2020", souligne Sea Intelligence.

Pour ne prendre qu'un exemple, ONE annonce à grand renfort de mails à ses clients des retards sur ses services entre l'Europe, l'Asie et l'Amérique du Nord. En moyenne, au cours du mois de novembre, ce sont cinq à six mails par jour pour annoncer des retards dans les services. Les raisons invoquées sont soit une congestion dans les ports, notamment en Asie et en Europe, soit des perturbations liées aux conditions météorologiques. Récemment, ONE a retardé de nombreux services en raison d'un brouillard intense à Rotterdam.

- **Asie - Europe**

Le groupe **CMA CGM** annonce une amélioration de ses services FAL1 et FAL3 reliant l'Asie et l'Europe. À compter du 1er décembre, l'escale de Cai Mep (Vietnam) est suspendue. Le groupe se réserve la possibilité de réintroduire cette escale en 2024, "en fonction de l'amélioration des conditions nautiques", précise un communiqué. Le port de Cai Mep demeure desservi par le FAL7. Par ailleurs, le groupe déploie un service de feedering entre Singapour et Ho Chi Minh pour maintenir la desserte du Vietnam.

De plus, l'escale de Tanger est déplacée depuis le service FAL1 au service FAL3. Cela signifie que désormais, le FAL1 aura pour premier port touché en Europe Le Havre, suivi par Dunkerque.

- **Transatlantique**

Hapag Lloyd modifie le service AL4 entre l'Europe, l'Amérique du Nord et le Mexique. Il ajoute une escale dans le port de Wilhelmshaven à compter de janvier 2024. La nouvelle rotation se fera entre Le Havre, London Gateway, Anvers, Hambourg, Wilhelmshaven, Veracruz, Altamira, et Houston.

- *Méditerranée - Amérique du Nord*

Medgulf, le service assuré par le groupe **CMA CGM et CoscoSL**, annule l'escale dans le port de Miami. Dans le même temps, les deux armements ajoutent une escale dans le port colombien de Carthagène. Cette dernière escale constitue un essai puisqu'elle doit être confirmée pour les départs de navire au mois de janvier. Ainsi, la rotation de ce service se fera entre Tanger, La Spezia, Gênes, Barcelone, Valence, Veracruz, Altamira, Houston, Carthagène et retour à Tanger.

- *Transpacifique*

La baisse de la demande continue d'impacter les services, notamment sur les liaisons entre l'Asie et l'Amérique du Nord. Ainsi, **Mærsk** annonce l'annulation de deux voyages du TP6 sur le mois de décembre. Dans le même ordre d'idée, **MSC** ajuste ses capacités. Deux voyages sont annulés sur le mois de décembre. Le MSC Camille du service Santosa et le Maersk Cleveland sur le service Pearl.

Le service Santana de MSC fait l'objet d'une réorganisation. À compter du mois de décembre, les navires de ce service touchent le port de Qingdao. De plus, l'armement retire l'escale dans le port de Norfolk. Ainsi, la rotation des navires se fera depuis Yantian, Ningbo, Shanghai, Qingdao, Busan, Manzanillo, Cristobal, Caucedo et New-York.

De son côté, **Hapag Lloyd** confirme une escale dans le port mexicain d'Ensenada. Depuis mars 2020, cette escale a souvent été annulée dans le cadre du service TPM entre l'Asie et le Mexique. À compter de la semaine du 18 décembre, Hapag Lloyd réintègre l'escale d'Ensenada toutes les semaines. Après l'avoir supprimé en mars, **ZIM** fait renaître de ses cendres le service eCommerce Xpress (ZEX). La nouvelle mouture de cette rotation exclut Ningbo. Désormais les navires touchent les ports de Xiamen, Shenzhen, Los Angeles et retour à Xiamen.

- *Europe - Inde*

Le service ME7 de **Mærsk** entre l'Inde et l'Europe se reconfigure. Ainsi, London Gateway est remplacé par une escale dans le port de Felixstowe à compter de la première semaine de l'année. La nouvelle rotation se fait entre Ennore, Colombo, Salalah, Algésiras, Rotterdam, Felixstowe, Bremerhaven, Jeddah et retour par Salalah et Colombo.

- *Asie - Afrique*

Les services entre l'Asie et l'Afrique du Sud et de l'Ouest de **Mærsk** et **CMA CGM** sont revus. Actuellement, les deux armements assurent quatre services entre les deux continents (WAX1, WAX3, AFEX et Safari). En outre, Mærsk et CMA CGM offrent des espaces à CoscoSL et Hapag Lloyd sur le service ASAF (de CMA CGM) ou FEW6 (de Mærsk).

La nouvelle desserte du continent repose sur des navires de 14 000 EVP, ce qui constitue une première pour des ports de la côte occidentale d'Afrique. Elle prévoit une fusion des services WAX1 et AFEX dans un seul et même service qui desservira Xiamen, Qingdao, Kwangyang, Shanghai, Ningbo, Shenzhen, Guangzhou, Singapour, Tanjung Pelepas, Tema, Lekki, Abidjan, Pointe Noire, Colombo, Singapour et retour à Xiamen. Le service WAX3 reliera Singapour, Tanjung Pelepas, Lomé, Lagos et Cotonou. Le service Safari dessert Shanghai, Ningbo, Shenzhen, Shekou, Tanjung Pelepas, Port Louis, Durban Port Louis, Tanjung Pelepas et retour à Shanghai. Enfin le service WAX4, sur lequel CoscoSL et Hapag Lloyd disposent d'espaces, part de Qingdao pour rejoindre Shanghai, Ningbo, Guangzhou, Tanjung Pelepas, Singapour, Pointe Noire, Kribi, Luanda, Walvis Bay et retour par Singapour. La nouveauté de ce service est d'offrir une escale dans le port camerounais de Kribi.

Enfin, en raison de l'arrêt de la desserte du Cap par le service ASAF, les deux armements ouvrent un service de feedering entre Cape Town et Port Louis (le Cape Town Express).

- *Mer Noire*

Si le conflit entre l'Ukraine et la Russie a perturbé les services dirigés vers la mer Noire, il semble que la situation pourrait s'arranger dans les premières semaines de 2024. En effet, **ONE** annonce l'ouverture d'une liaison de la Turquie, par le port d'Istanbul, vers la Bulgarie et la Roumanie, indique Dynamar. Le consultant néerlandais ne précise pas si l'armement utilisera ses propres moyens navals ou s'il affrètera des espaces sur d'autres services. Le service devrait escaler dans les ports de Istanbul, Varna, Constanta et retour en Turquie.

3. LES OPÉRATIONS

- *Afrique du Sud*

En Afrique du Sud, les ports enregistrent **des perturbations importantes en raison du sous-équipement et des difficultés à sortir les conteneurs**. Les observateurs ont constaté [jusqu'à 100 navires en attente devant ces ports](#).

Dans ce contexte, les armements ont décidé de revoir momentanément l'organisation des services. À titre d'exemple, le groupe CMA CGM a adapté les deux services Midas. Ainsi, le port de Durban est annulé sur le service Midas 1. "Des solutions sont possibles avec le service Midas 2", indique le groupe français, avec l'ajout d'escales à Port Elizabeth et à La Réunion en alternance sur ce service. Pour mémoire, le groupe CMA CGM utilise le port de La Réunion comme un hub pour la région du sud de l'océan Indien. Mærsk s'inscrit dans le même schéma, à ceci près qu'il maintient les escales dans le port de Durban. Pour tenter de conserver la fiabilité des touchées, le service Protea annule les escales dans les ports de La Réunion et de Port Elizabeth une semaine sur deux.

- *Grèves portuaires*

Si en France, la CGT FNPD a mené **un mouvement social le 23 novembre dans les ports français, la situation n'est guère meilleure en Belgique et en Australie**. Ainsi, le 6 décembre, les ports belges ont été largement affectés par un mouvement social. Cela a impacté les services qui n'ont pas pu accoster aux terminaux. Par conséquent, il y a eu des retards dans les déchargements et le retour à la normale prendra du temps. Des changements dans les horaires des services sont à prévoir, a prévenu le groupe Mærsk. En Australie, la situation sociale ne semble guère meilleure. Le principal syndicat de dockers annonce de nombreuses actions dans le pays, qui affecteront les terminaux de DP World. Ainsi, les ports de Brisbane, Sydney, Melbourne et Fremantle seront perturbés du 27 novembre au 11 décembre.

- *Golfe d'Aden*

Face aux multiples attaques dans cette région (voir p.3), **ZIM annonce le déroutement d'une partie de ses navires**. Désormais, les services empruntant la route par la mer Rouge sont déroutés par le Cap de Bonne Espérance, au sud de l'Afrique. Dans ces conditions, les services sont réorganisés avec des temps de transport allongés. Dans le même temps, l'armement israélien assure la continuité de la desserte des ports de la Méditerranée orientale et notamment d'Israël (Ashdod et Haïfa).

Kalypso Line, qui assure un service entre la Chine, le Bangladesh et la Méditerranée, annonce pour sa part la fin de la desserte des ports israéliens d'Ashdod et de Haïfa. La compagnie maritime bengali justifie ces arrêts pour des raisons politiques, plus que de sécurité.

- *Syrie*

La situation politique et sécuritaire en Syrie **incite le groupe Mærsk à quitter le pays**. “Après avoir considéré les différentes options possibles et compte tenu de la situation, nous avons décidé de nous retirer de Syrie”, annonce le groupe dans un communiqué. Cette décision est effective depuis le 1er décembre. Le groupe assure que tous les conteneurs chargés en direction de la Syrie seront acheminés normalement. Les bookings à compter du 1er décembre ne seront plus acceptés.

Dans sa newsletter, Dynamar rappelle que le groupe touche le port de Lattaquié dans le cadre d’un service assuré par Arkas. À ce jour, le groupe Arkas n’a pas encore indiqué sa position sur le maintien du service vers le port syrien.

- *Canal de Panama*

La sécheresse au Panama et ses conséquences sur l’activité du canal ne cessent de perturber le monde maritime. La décision d’emprunter la route par le cap Horn pour les opérateurs de vracs secs (notamment pour les minerais, le charbon et les céréales destinés à l’Asie) s’étend désormais aux armements conteneurisés. Ainsi, les services entre l’Asie, l’Amérique du Nord côte ouest et l’Amérique du Nord côte est sont déroutés par le canal de Suez, indiquent Yang Ming et Hapag Lloyd. **Des décisions qui allongent considérablement les temps de transport de ces services avec des retards annoncés pour les prochaines semaines sur l’arrivée des navires.** Pour mémoire, actuellement ce sont 18 navires qui empruntent le canal de Panama par jour. Même si la priorité est donnée aux porte-conteneurs et aux méthaniers, il reste de nombreux navires en attente à chaque entrée du canal.

AUTEUR



Jérôme De Ricqlès

Expert maritime chez Upply

Les chapitres "Services" et "Opérations" 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