



BAROMÈTRE MENSUEL DU
**TRANSPORT MARITIME
CONTENEURISÉ**

OCTOBRE 2023

upply

Taux de fret maritime : un très léger rebond en fin d'année

Un léger frémissement de la demande a permis l'arrêt de l'érosion des taux de fret voire une modeste remontée sur certains axes. Mais la surcapacité plombe les compagnies.

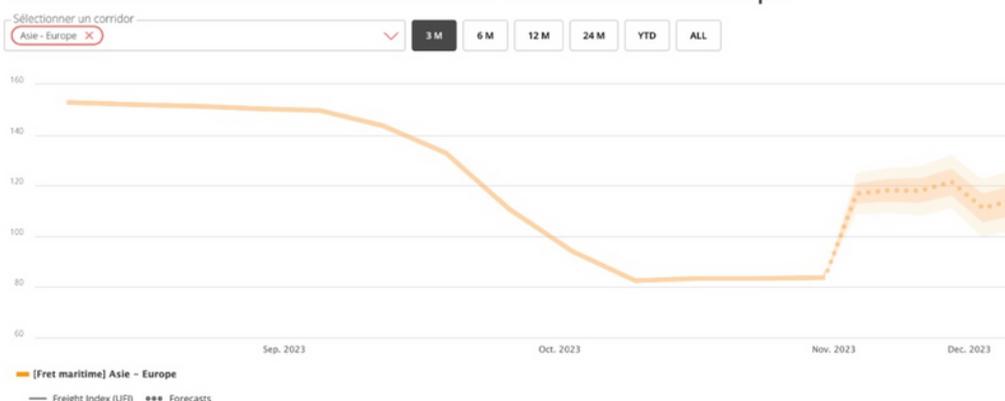
Les faits marquants

- *Une très légère éclaircie de fin d'année*

Le secteur du transport maritime conteneurisé a confirmé en octobre le léger frémissement de la demande que nous évoquions dans notre baromètre du mois de septembre. Il se traduit par **une petite augmentation des réservations en sortie d'Asie, et de Chine en particulier**, sur la fin du mois d'octobre. Cette tendance devrait se raffermir en novembre et décembre à destination de l'Europe et des États-Unis pour les raisons suivantes :

- Des taux de fret encore très bas, surtout sur le corridor Asie-Europe.
- Un dossier social enfin réglé dans les ports de la Côte Ouest des États-Unis, ce qui leur permet de récupérer des volumes.
- Des nouvelles gammes de produits lancées sur le marché par les fabricants pour tenter de relancer la consommation des ménages.
- Des niveaux de stocks en voie de normalisation dans les économies occidentales.

Évolution des taux de fret maritime sur le corridor Asie-Europe



Indice d'évolution des taux de fret maritime sur le corridor Asie-Europe au cours des trois derniers mois et prévisions à six semaines. Base 100 = janvier 2017.

Source : [Upply Freight Index \(UFI\)](#).

- **Une surcapacité chronique**

Dans ce contexte, la question de la surcapacité chronique actuelle et à venir constitue une réelle épée de Damoclès. **Elle risque d'empêcher une reprise durable du marché des taux de fret.** Les trop nombreux navires de 24 000 EVP, déjà intégrés dans les flottes des grandes compagnies ou en passe de l'être prochainement, ont pour effet d'aspirer en quelque sorte immédiatement un surplus ponctuel de demande pour remplir des cales gourmandes à des prix dérisoires au regard des investissements qu'une telle flotte suppose.

Ces navires géants correspondent à une optimisation mathématique théorique, basée sur l'hypothèse d'une poursuite de la croissance chinoise au même rythme qu'au cours des deux dernières décennies. Or, nous savons désormais que ce scénario n'est plus pertinent. Triste symbole de ce gigantisme, le MSC Mette n'a pas eu d'autre choix que de partir à vide de Fos-sur-Mer, après une inauguration en grandes pompes malheureusement annulée pour cause de météo, en prenant la route du Cap au ralenti, pour rejoindre un continent asiatique qui ne l'attend pas vraiment.

La seule façon de rééquilibrer le marché des taux de fret aujourd'hui entre l'Asie et l'Europe serait de mettre l'ensemble de la flotte des 23 000 EVP et 24 000 EVP à l'ancre pendant un trimestre, mais **cette "carrier discipline" ultime n'a évidemment quasiment aucune chance d'aboutir.**

À moins que...

- **L'impact des tensions géopolitiques**

Si l'élargissement du conflit israëlo-palestinien en vient à menacer les opérations via le canal de Suez, les compagnies maritimes pourraient être tentées de renoncer à emprunter cette voie maritime. **Elles pourraient alors opter pour une route beaucoup plus longue, celle du Cap, avec des vitesses très lentes.** Une option qui permettrait de conserver dans une flotte "active" les navires géants, tout en limitant l'effet sur les capacités réelles.

Le passage par le Cap est historiquement pratiqué par les compagnies lorsque les prix du fuel sont bas, pour que le choix d'une route plus longue ne soit pas pénalisant financièrement par rapport au coût de passage du canal de Suez. Aujourd'hui, ce curseur se déplace. Les coûts du carburant sont élevés et pourtant, de nombreux grands navires font déjà la route retour vers l'Asie via le Cap, à basse vitesse, **défavorisant au passage un peu plus les exportateurs européens avec des transit time très dégradés, pour des taux de fret certes symboliques.**

Un accroissement de la tension autour du Canal, dans ce qui pourrait être une nouvelle crise de Suez après celle de 1956, pourrait ainsi justifier un changement de pied de l'offre pour quelques mois, avec l'introduction de lourdes surcharges carburant pour couvrir la "nouvelle" longue route.

Avec ce scénario, **on est très loin de la résilience post-covid attendue par les chaînes logistiques.** Car il faudrait alors payer plus cher en 2024 qu'en 2023 pour un service peut-être plus régulier mais encore plus lent, et sans espoir d'améliorer les délais d'acheminement.

Le climat géopolitique et les taux de fret actuels commencent à résonner dans les oreilles d'une majorité de chargeurs comme **une petite musique dangereuse.** Les modèles prédictifs de taux de fret indiquent une tendance légèrement haussière pour les mois qui viennent. Les crispations autour de Ormuz, Aden et Suez sont historiquement connues pour leurs effets inflationnistes.

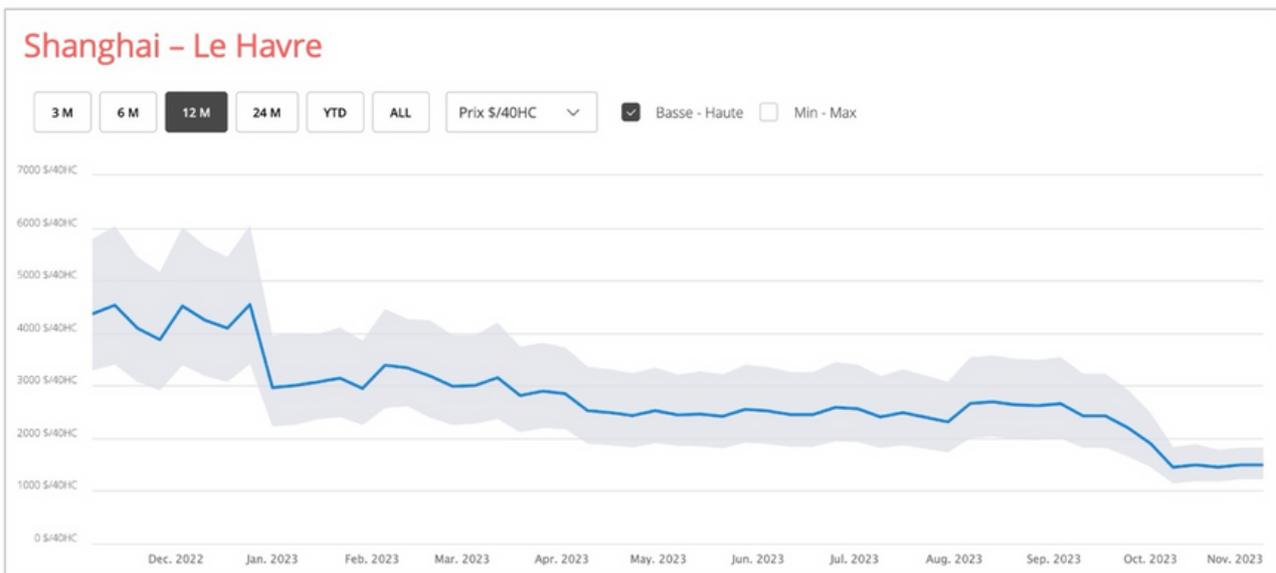
Pour résumer, entre les surcharges pour risque de guerre via Suez et les possibles surcharges carburant additionnelles via le Cap, l'étau se resserre à nouveau pour les expéditeurs. **Plus que jamais, l'enjeu pour les chargeurs ne se résume pas à acheter au plus bas prix mais à sécuriser les acheminements et les temps de transit.**

1. LES PRIX

Au mois d'octobre, **les compagnies maritimes ont fait preuve d'une discipline assez stricte dans la gestion des capacités**, ce qui a permis de stopper l'érosion des taux de fret spot. Sur le Transpacifique, on constate même un petit effet de restauration des taux de fret, dans un marché désormais "nettoyé" des opérateurs opportunistes apparus durant la période pandémique.

Pour tenter de rééquilibrer le rapport offre/demande, les compagnies maritimes appliquent les recettes classiques, à savoir **des annulations d'escale défensives** qui semblent, pour l'instant, avoir quelque effet en endiguant la chute sur l'ensemble des grands marchés Est-Ouest.

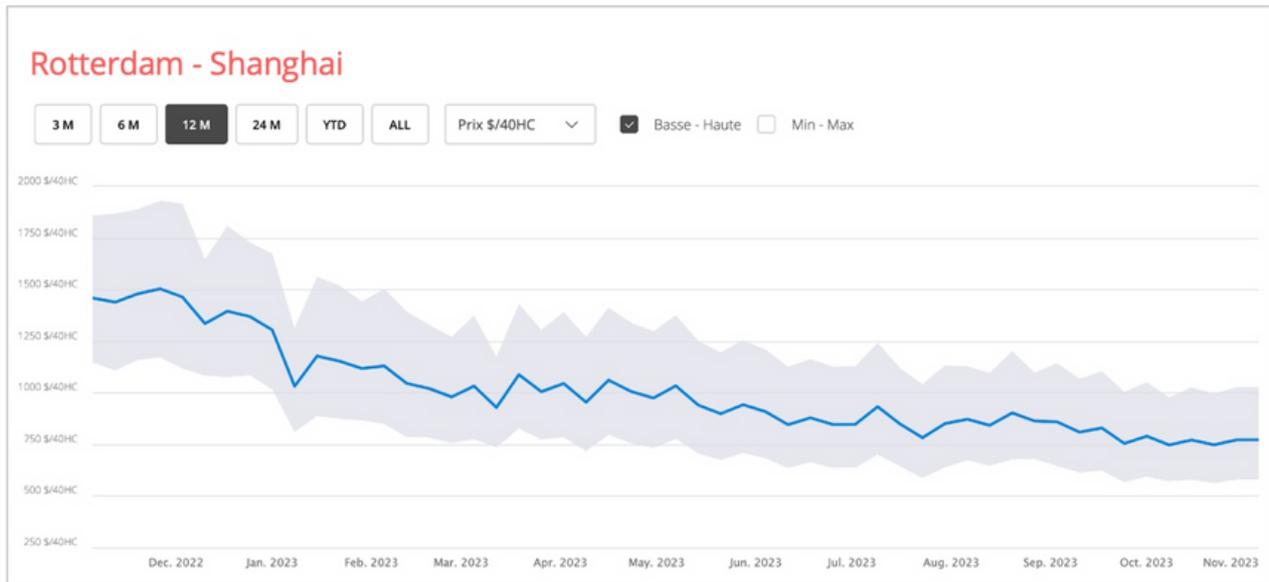
- **Asie - Europe**



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: [Upply](#).

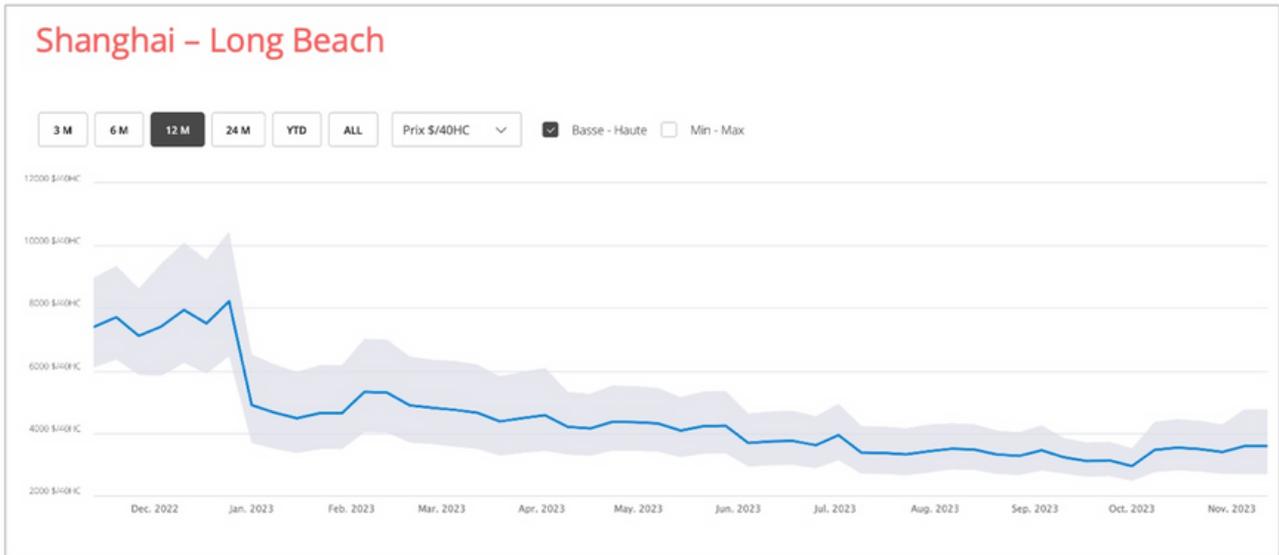
• Europe - USA



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](#).

- Transpacifique



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.

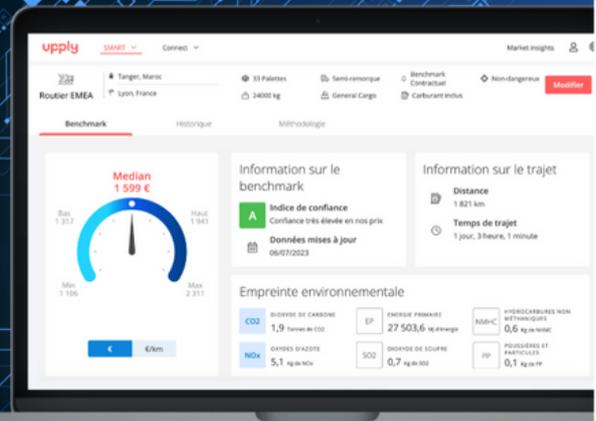
Source: [Upply](https://www.upply.com).

SMART by upply

Benchmarkez vos prix de transport de fret

& suivez leurs évolutions en routier, maritime & aérien dans le monde entier

BENCHMARKER SES PRIX



2. LES SERVICES

Globalement, selon Sea Intelligence, **la fiabilité des services observés (34 routes maritimes couvertes par plus de 60 armements) est estimée à 64,4% en septembre**. Un chiffre en progression de 1,2% par rapport au mois d'août. Comparativement à la situation de septembre 2022, la progression atteint 19%. On reste très loin du niveau pré-pandémique, qui se situait aux environs de 80%. Mais l'amélioration se poursuit.

En matière de retard dans les escales des navires, Sea Intelligence constate une baisse de 0,09 jours à 4,58 jours par rapport au mois d'août. Il s'agit d'une moyenne pour les services observés. Comparativement au mois de septembre 2022, les retards des navires se réduisent de 1,3 jours.

Le détail par armement place Mærsk et sa filiale Hamburg Süd en tête du classement. Chacune de ces compagnies affiche un taux de fiabilité de plus 70%. MSC se retrouve légèrement sous la barre des 70% avec une fiabilité à 69,8%, tandis que six autres armements (CMA CGM, Wan Hai, OOCL, PIL, Cosco, et Evergreen) affichent un taux compris entre 60% et 70%. Dans le bas du tableau, HMM atteint difficilement la barre des 50% de fiabilité.

Malgré la très légère éclaircie en matière de demande sur certains axes, la haute saison tant attendue par les compagnies maritimes n'a pas eu lieu. La réorganisation des services reste donc à l'ordre du jour.

Selon Drewry, du 6 novembre au 10 décembre, **52 services seront annulés sur les principales routes est-ouest**. Cela représente 8% des horaires annoncés. 42% de ces 52 annulations concerneront les services transpacifiques dans le sens Asie-États-Unis. Les liaisons Asie-Europe et Asie-Méditerranée seront concernées à hauteur de 38% et le transatlantique (dans le sens Europe-Amérique du Nord) à hauteur de 19%. Néanmoins, toujours selon Drewry, dans les cinq prochaines semaines, de novembre et décembre, 92% des navires devraient respecter leurs schedules.

- **Transatlantique**

Les changements sur les liaisons entre l'Europe et l'Amérique du Nord sont assez limités, par rapport aux autres routes maritimes. Le service de **CMA CGM et Mærsk** entre l'Europe du Nord et le Canada, le SL1/Canada Express, esquivera les escales de Rotterdam et Anvers. Les deux armateurs annoncent la desserte de ces deux ports une semaine sur trois. Ainsi, en Europe, le SL1/Canada Express ne fera escale que dans le port de Bremerhaven.

Par ailleurs, le service Panama Direct assuré par **CMA CGM et Marfret** retire le port de Zeebrugge de son itinéraire. Les navires desservent désormais, Rotterdam, Londres, Dunkerque et Le Havre. Ce service relie l'Europe, la côte Est des États-Unis, la Jamaïque pour ensuite se rendre en Polynésie (Papeete et Nouméa) avant de rejoindre la Nouvelle-Zélande et l'Australie.

- **Asie - Europe**

L'alliance M2 a décidé d'annuler sept services sur cette route. Deux rotations du service AE6/Lion, deux du service Condor et trois du AE5/Griffin seront supprimées. Ces suppressions sont étalées sur les dernières semaines de l'année. La première annulation interviendra le 13 novembre, sur le service Griffin.

Ocean Alliance (CMA CGM, Cosco et Evergreen) suit le mouvement avec six rotations annulées. Il s'agit notamment de certains loops des services UA7, CES et FAL1.

Enfin, **The Alliance** (Hapag Lloyd, HMM, ONE et Yang Ming) annule deux rotations du service FE5 à partir du 13 novembre. Pour compenser ces annulations, les armements ont décidé de rajouter des escales aux services opérationnels. Ainsi, Ho Chi Minh (Cai Mep) sera ajouté au service FE3. Le port de Colombo sera quant à lui desservi via le service FE4.

CMA CGM inverse par ailleurs les escales de Djeddah et Algésiras entre ses deux services FAL1 et FAL3. L'escale de Djeddah se réalisera par le service FAL1 quand Algésiras sera desservi au travers du FAL3.

- **Asie - Amérique du Nord**

Dans le cadre de la réduction de voilure, **The Alliance** (Hapag Lloyd, HMM, ONE et Yang Ming) a décidé de suspendre le service EC4, entre l'Asie et la côte Est des États-Unis à compter de la semaine du 13 novembre. Pour compenser, les armements desserviront les ports de Xiamen par le service EC1, Shenzhen par le EC2 et Charleston et New-York par le service EC5.

- **Sous-continent indien**

Les liaisons entre le sous-continent indien et la Méditerranée s'ajustent. **MSC** étend son service avec une escale dans le port de Dammam. Un service qui relie les ports du golfe Persique, d'Inde, du Moyen-Orient et de Méditerranée orientale (Turquie). Signe d'une bonne santé de ces liaisons, **ONE** lance un service entre le sous-continent indien et la Méditerranée. L'armement dispose d'espaces sur les navires de HMM assurant la liaison entre l'Asie, l'Inde et la Méditerranée. ONE pourra charger à Nhava Sheva, Mundra, Karachi, Djeddah, Damiette, Le Pirée, Gênes, Valence, Barcelone, Le Pirée, Damiette, Djeddah, Karachi, Mundra et retour à Nhava Sheva. Les navires de HMM partent ensuite pour rejoindre l'Asie.

Enfin, Evergreen et ONE fournissent des navires pour le service entre l'Asie et le sous-continent indien. Ce service est assuré par **KMTC, T.S Lines et X-Press Feeder**. Evergreen et ONE remplacent les navires de PIL et Gold Star Line qui ont quitté l'accord.

- **Polynésie**

Hapag Lloyd a décidé de ne plus assurer d'escales dans le port de Papeete dans le cadre du service assuré conjointement avec ANL (filiale de CMA CGM) et Mærsk, qui relie la côte ouest des États-Unis, l'Australie, la Nouvelle-Zélande et les îles du Pacifique. Mærsk n'assure pas d'escales à Papeete mais demeure intégré dans les dispositifs déployés par ANL.

3. LES OPÉRATIONS

Conditions d'exploitation

- **Port de Felixstowe** (Grande-Bretagne) : les travaux de dragage sont achevés. La profondeur du chenal d'accès du port est passée de 14,5 m à 16 m et celle des postes à quai 8 et 9 passe de 16 m à 18 m. Une annonce faite à l'occasion de l'escale du OOCL Felixstowe, un navire de 24 200 EVP.
- **Port d'Anvers** : le MSC Tessa, porte-conteneurs de 24 100 EVP, est entré au Deurganckdok avec un tirant d'eau de 16 m. Un record pour le terminal, situé en arrière de l'écluse Kieldrechtsluis.
- **Panama** : en raison d'une sécheresse persistante, l'Autorité du canal de Panama a annoncé un durcissement des restrictions de navigation. Le trafic, réduit à 25 navires quotidiens à partir du 3 novembre, chutera progressivement à 18 à partir du 1er février 2024.
- **Israël** : L'attaque menée le 7 octobre par le Hamas sur le territoire israélien suscite des inquiétudes dans le monde. La diplomatie s'active pour contenir le conflit et dans le même temps, les affaires avec Israël continuent. Les deux autorités portuaires de Haïfa et Ashdod ont d'abord restreint les importations, en interdisant les produits dangereux. Les compagnies maritimes ont proposé aux chargeurs de déposer leurs conteneurs actuellement à bord dans des ports alternatifs, dans l'attente d'une amélioration de la situation. Les conteneurs qui étaient encore au port de départ n'ont pas été pris en charge. Depuis le 17 octobre, les armements acceptent de nouveau de charger des conteneurs avec des produits dangereux. Les opérations portuaires se réalisent normalement, avec quelques restrictions. MSC annonce un début de congestion à Ashdod en raison d'un manque de personnel (mobilisé dans le cadre du conflit) et du renforcement des contrôles de sûreté. Malgré la situation tendue autour de la bande de Gaza et à la frontière avec le Liban, les dessertes terrestres par voie routière et ferroviaire sont assurées. MSC a annoncé qu'il ne facturera aucun frais de détention pour les conteneurs entre le 8 octobre et le 8 novembre.

Le port de Ashkelon, à moins de 50 km de la bande de Gaza, maintient des opérations dans une proportion plus limitée. En effet, les installations portuaires ont été visées par des roquettes du Hamas, empêchant certaines opérations de se réaliser dans des conditions de sécurité normales. L'armement israélien ZIM rappelle qu'une assurance risques de guerre est obligatoire pour desservir les ports du pays. Ces primes vont de 50\$ à 100\$ par conteneur selon le service.

Concessions portuaires

- Dans le nord de l'Europe, **TIL**, filiale manutention de MSC, consolide sa position. En effet, le manutentionnaire a prolongé sa concession pour 25 ans supplémentaires à Bremerhaven. Ce terminal est exploité conjointement avec Eurogate. Par ailleurs, la Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin), l'autorité allemande de régulation, a autorisé MSC à acquérir des parts dans HHLA. Finalement, MSC disposera de 49,9% du capital du manutentionnaire. Pour mémoire, Cosco Ports a acquis 24,9% dans le terminal de Tollerort, entre les mains de HHLA, en juin 2023.
- En Grèce, **l'autorité portuaire de Thessalonique**, a été retenue parmi les deux finalistes pour gérer le port grec de Volos. Ce port opère principalement du trafic conventionnel et environ 17 000 EVP par an. L'autorité portuaire de Thessalonique est détenue à hauteur de 67% par un consortium associant Terminal Link (co-entreprise entre CMA CGM à 49% et China Merchants à 51%), Deutsche Invest Equity Partners GmbH and Belterra Investments Ltd.
- Au Brésil, **APM Terminals** a reçu l'approbation de l'agence nationale pour les voies navigables et le transport (Antaq) pour modifier la destination des anciens chantiers de Estaleiro Atlantico Sul Shipyard de Suape en un terminal à conteneurs. Après Santos, Itapoa et Pecem, la filiale du groupe Mærsk étend son réseau portuaire au Brésil. Ce terminal démarrera en 2026 avec une capacité de 400 000 EVP.

AUTEUR



Jérôme De Ricqlès

Expert maritime chez Upply

Le chapitre "Services" et le chapitre "Opérations" de ce baromètre sont réalisés 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