

BAROMÈTRE MENSUEL DU TRANSPORT MARITIME CONTENEURISÉ



upply

AVRIL 2023

Transport maritime : la baisse des taux de fret marque un palier

BAROMÈTRE. La dégringolade des taux de fret dans le transport maritime conteneurisé a marqué le pas au mois d'avril, tandis que la fiabilité des supply chains commence à se restaurer.

Les faits marquants du mois

- **Stabilisation des taux de fret**

En ce mois d'avril 2023, le marché de la ligne maritime conteneurisée a retenu son souffle. **La dégringolade des taux de fret spot sur les axes Asie/Europe et Asie/US s'est arrêtée.** Le pire semble avoir été évité, au moins momentanément, avec des contrats annuels Asie/Nord Europe qui se signent entre 1 600 et 2 000 USD/ 40'. Ces tarifs doivent permettre aux compagnies maritimes de garder tout juste la tête hors de l'eau en termes de rentabilité, mais sans grande marge de manœuvre en cas d'imprévu brutal.

- **Priorité aux délais d'acheminement**

Ce que l'on retiendra aussi de ce mois d'avril, alors que l'agitation se calme, c'est un certain retour aux fondamentaux. Pour les supply chain managers des entreprises exportatrices et importatrices occidentales, un délai d'acheminement fiable est évidemment le socle d'une organisation logistique réussie. À la lumière des aléas des trois dernières années, **l'heure est à la reconfiguration des schémas logistiques, sur la base de "lead times" qui intègrent maintenant, même si c'est à la marge, des options de nearshoring.** Cela permet de faire baisser les niveaux de stock et remonter les indices de confiance sur les délais d'approvisionnement globaux, parfois même en diminuant les coûts. On le constate [par exemple dans l'industrie textile](#).

Après un effet de sidération qui a duré deux ans, le retour d'expérience de la période pandémique produit donc ses effets, avec des solutions pragmatiques faisant la chasse aux aléas. **Au passage, cette reconfiguration est l'occasion de verdir les chaînes logistiques,** alors que l'étau réglementaire se resserre.

- **Une reprise plus modérée que prévu**

Pas à pas, prudemment, les niveaux de stock se normalisent, ce qui laisse entrevoir **une demande mieux orientée pour le deuxième semestre**. Toutefois, la reprise sera probablement moins forte et moins rapide que ce qu'anticipaient les compagnies maritimes dans leurs business plans 2023 initiaux.

Alors que les prix de l'énergie et des matières premières alimentaires sur les marchés convergent vers les niveaux pré-pandémiques, **la répercussion de la baisse tarde à se manifester dans les réseaux de distribution**. En France, les prix à la consommation progressent de 5,7% sur un an en mars 2023, mais de 15,9% dans l'alimentation. Et l'on observe une tendance similaire dans la zone Euro, comme aux États-Unis. Pire encore, la grande distribution annonce la poursuite de cette tendance encore pour quelques mois.

Ce décalage dans la répercussion a évidemment pour finalité de regonfler les marges, alors que celles-ci ont pu être affectées au tout début de la montée des prix de l'énergie et des matières premières, ou encore lorsque les taux de fret maritime flambaient. **Mais en tirant un peu trop sur la corde, les distributeurs risquent bien d'atténuer la qualité du rebond économique dans les pays occidentaux, et particulièrement en Europe**. Certains rappellent qu'ils ont dû accepter des hausses de 15 à 20% imposées par certaines marques dans le cadre des négociations annuelles, et se retrouvent donc coincés. En France, le patron du groupe Système U, Dominique Schelcher, a d'ailleurs appelé de ses vœux une évolution du cadre légal. Les prix des produits alimentaires sont négociés entre industriels et distributeurs chaque année, entre le 1er décembre et le 1er mars. "À nouveau contexte, nouvelle méthode : que l'on nous permette de négocier tout au long de l'année pour que les prix de vente suivent au plus près l'évolution des marchés", demande Dominique Schelcher.

- **Un monde durablement instable**

Autre paradoxe relevé une nouvelle fois en avril: **la concomitance d'une certaine forme de normalisation sur les marchés et d'un accroissement bien palpable des tensions géopolitiques globales.**

Le conflit russo-ukrainien "s'institutionnalise" dans la durée sur des positions quasi figées, et le ton monte encore d'un cran entre le bloc occidental et la Chine. Alors que les relations avec les États-Unis sont déjà très dégradées, l'Europe tend également à affirmer des positions plus fermes vis-à-vis de la Chine... tout en peinant à parler d'une seule voix, comme l'a montré le voyage semi-conjoint du président français Emmanuel Macron et de la présidente de l'Union européenne, Ursula Van der Leyen début avril. L'Allemagne semble d'ailleurs commencer à prendre concrètement quelques distances, après avoir longtemps flirté avec la Chine. Le gouvernement allemand a ainsi rétrouvé le pédalier sur l'entrée au capital de Cosco dans le terminal Tollerort du port de Hambourg.

Parallèlement, la volonté de conquête de Taïwan par la Chine est de plus en plus clairement assumée. Dans cette hypothèse, trois questions se posent :

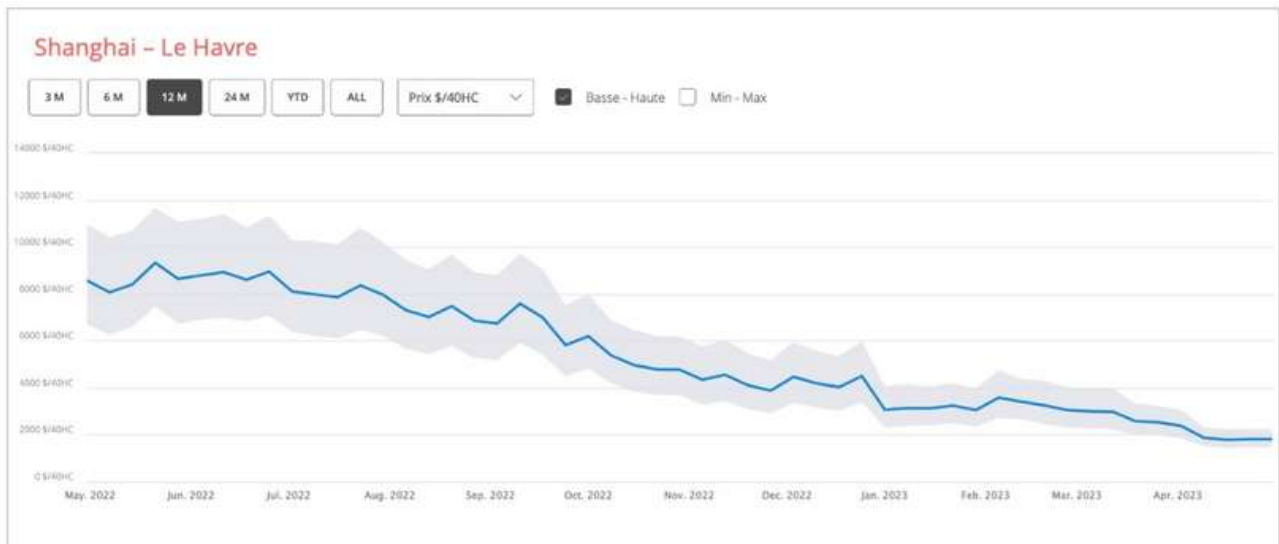
- L'Europe suivra-t-elle les États-Unis en cas d'annexion de Taïwan par la Chine?
- Quels seront les impacts commerciaux sur les échanges entre les économies occidentales et l'Asie?
- Quelles seront les routes maritimes de substitution pour continuer à commercer en cas de conflit ?

Au-delà de l'état du marché et de l'évolution au quotidien des taux de fret, ces questions, pèsent sur la tête des acteurs du transport maritime conteneurisé comme une épée de Damoclès. **Ce grand "game changer" peut s'inviter à tout instant dans les échanges, avec des effets potentiellement encore plus dévastateurs que la pandémie.** La diversification des sources d'approvisionnement et les options de *nearshoring* au moins partiel n'en ont que plus de pertinence.

1. LES PRIX

- **Asie - Europe**

L'offre et la demande semblent enfin en phase en avril sur l'axe Asie-Europe, le réglage entre la marchandise à charger et les annulations d'escale ayant atteint un certain équilibre. On constate même une petite reprise des taux de fret sur la fin du mois. Le constat est similaire sur le Transpacifique.

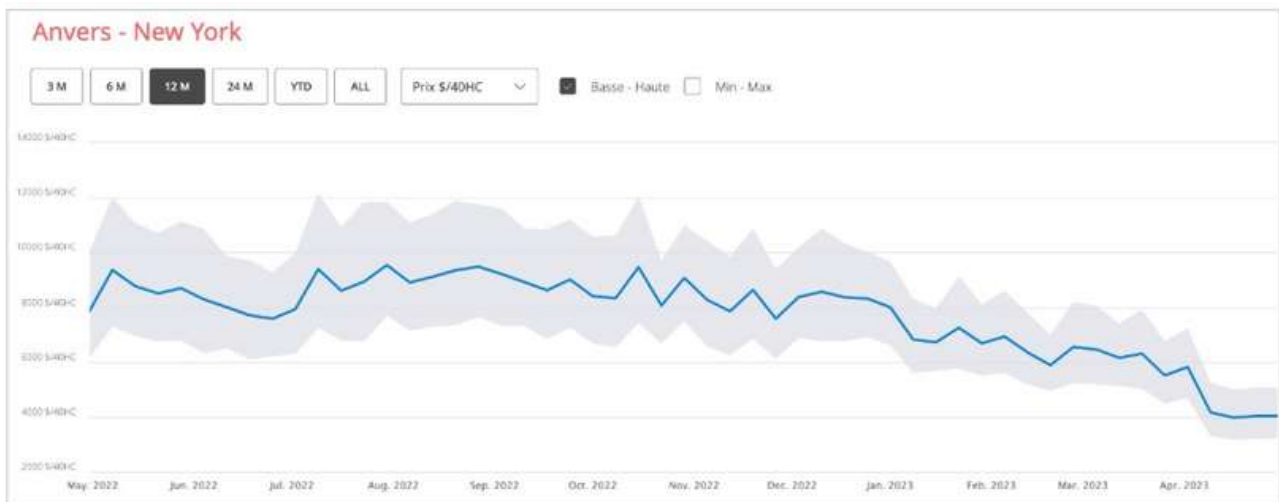


Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Shanghai et Le Havre, THC incluses, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port.

Source : [Upply](#).

- **Europe - USA**

Sur le Transatlantique, l'heure est aussi à une stabilisation des taux après une baisse régulière. **En indice, ce qui valait 200 en période pré-pandémique et 800 au plus haut de la pandémie est redescendu à 400 aujourd'hui.**

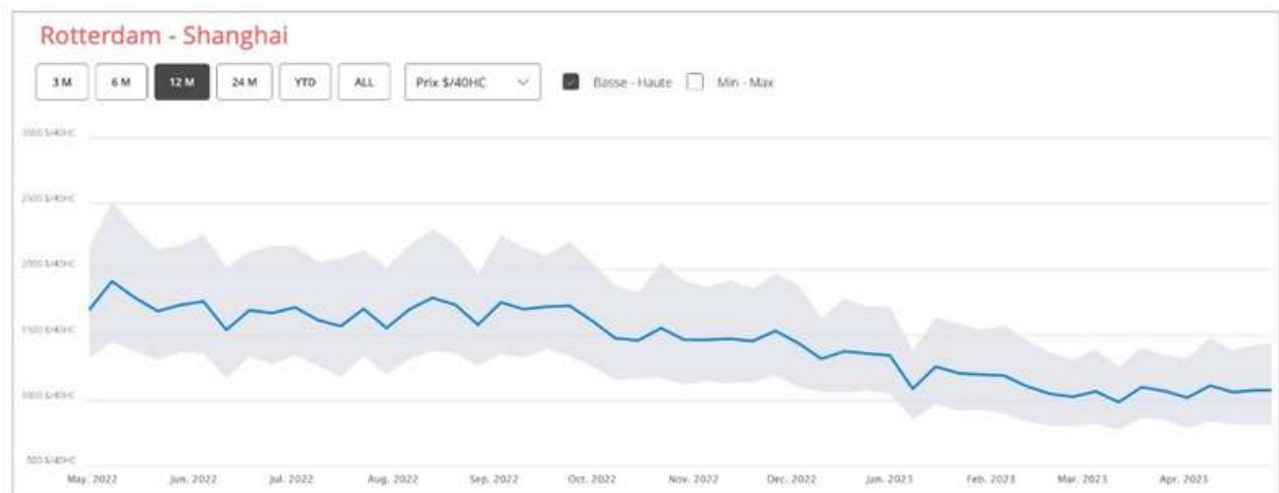


Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Rotterdam et Shanghai, THC incluses, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port.

Source : [Upply](#).

- **Europe - Asie**

Les taux de fret en sortie d'Europe sont toujours aussi sous-valorisés à destination de l'Asie et relativement stables sur la période d'étude sur les autres corridors.



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](#).

2. LES SERVICES

La baisse de la demande depuis le début d'année a amené les armements à revoir leurs services sur les routes est-ouest. **Les blanks sailings continuent mais sont moins nombreux que durant les mois précédents.** Selon les dernières informations collectées par Sea Intelligence, **la fiabilité des services maritimes a enregistré une amélioration de 7% au mois de février par rapport à janvier.** L'amélioration est encore plus spectaculaire en glissement annuelle, avec une fiabilité en hausse de 26 points par rapport à février 2022. L'arrivée des navires accuse désormais en moyenne un retard de 5,29 jours. La fiabilité revient sensiblement aux niveaux pré-pandémiques de 2019. Tous les armateurs ont connu une amélioration du respect des schedules, avec une mention particulière pour Wan Hai qui voit sa progression atteindre 36,2%.

Cette embellie de février n'empêche pas les armements de réajuster continuellement leurs services et de procéder à des annulations de voyage. Ainsi, les deux armements de l'Alliance 2M, Mærsk et MSC, indiquent avoir annulé plusieurs voyages entre l'Asie et les États-Unis en avril. Du côté de MSC, les deux services Pearl et Jaguar ont annulé chacun deux voyages. Mærsk en a fait de même sur les services TP2, TP6 et TP 11.

Outre ces annulations, les armements réajustent leurs services pour s'adapter à la demande. Ainsi, **The Alliance**, regroupant Hapag Lloyd, HMM, ONE et Yang Ming, a décidé de retirer l'escale de Ningbo sur les services FE4 et FE3 pour la remplacer par une touchée à Tianjin. De plus, les armements ont ajouté Wilhelmshaven sur le service FE2 et Singapour sur le FE3. Ces modifications permettent de rééquilibrer la région de Shanghai avec les deux services FE2 et FE4. Le service FE3, pour sa part, conserve son escale de Ningbo. Les deux ports sont distants de 230 km par la route. L'escale dans un port permet d'éviter de toucher l'autre. Cela permet aux armements de disposer de plus d'escales dans le centre de la Chine sans démultiplier les services.

Si la fiabilité tend à s'améliorer, **ONE note des perturbations dans les ports.** Ainsi, six services ont été retardés en avril en raison de retards accumulés dans les ports asiatiques. ONE fait notamment état de congestion dans les ports japonais et à Singapour, mais la compagnie japonaise signale également des difficultés dans des ports d'Europe du Nord, notamment Rotterdam. En moyenne les navires accusent un retard entre trois et cinq jours selon les services.

Un nouvel élément pourrait jouer les trouble-fêtes dans les prochaines semaines. Le 17 avril, **l'autorité du canal de Panama a annoncé des restrictions de navigation en raison de la sécheresse.** Dans un courrier adressé aux clients, l'administrateur du canal, Ricaurte Vasquez, indique que la navigation se fera avec un maximum de 14,3 m de tirant d'eau le 5 mai, puis de 14,02 m le 12 mai. Sans qu'il soit question de fermeture de cette voie maritime vitale dans les liaisons est-ouest, les conditions hydrauliques pourraient imposer de nouvelles restrictions. Pour les compagnies maritimes, ces nouvelles conditions de navigation signifient une réduction de la capacité.

Enfin, face à la progression des taux de fret depuis l'Asie sur Saint-Pétersbourg, l'appétit des armements pour ce marché se confirme. Hainan Yangpu Newnew Shipping, une filiale de Torgmoll, a commencé une rotation entre la Chine et le port russe de Saint-Pétersbourg avec cinq navires de 2500 EVP. L'opérateur chinois relie déjà les ports chinois et les ports de la côte d'Extrême-Orient russe. Les navires toucheront les ports de Qingdao, Shanghai, Guangzhou et Saint Pétersbourg. Fesco, armement russe dont CMA CGM détient une partie du capital, a lancé le Fesco Baltorient. Ce service, avec une fréquence mensuelle, assurera la liaison Rizhao, Lianyungang, Shanghai, Ningbo, Shenzhen, Saint-Pétersbourg. Enfin, Transit LLC qui assure des services entre la Chine, la Corée du sud et la Baltique, entre sur ce segment avec un service qui reliera Shanghai, Ningbo, Xiamen, Guangzhou et Saint-Pétersbourg. Ces différents services ont une particularité. Ils desservent les ports chinois pour relier directement le port de Saint-Pétersbourg sans escaler dans d'autres marchés. Certains peuvent y voir le développement des relations sino-russes.

3. LES OPÉRATIONS

Les opérations dans les ports de Los Angeles et Long Beach, terminaux clés de la côte ouest des États-Unis, ont été perturbées au mois d'avril, alors que se déroulent **des négociations tendues entre la Pacific Maritime Association (PMA) et le syndicat ILWU** qui doivent signer une nouvelle convention collective couvrant plus de 22 000 travailleurs portuaires de la côte ouest. Ces mouvements interviennent dans un environnement économique qui reste assez défavorable. Le nombre de conteneurs traités au port de Los Angeles a diminué de 31,5% au premier trimestre 2023 par rapport à la même période de l'année précédente, avec un total de 1,8 million d'EVP. La tendance est identique au port de Long Beach, dont le trafic conteneurisé atteint 1,7 million d'EVP au T1 2023, soit une baisse de 30% en glissement annuel.

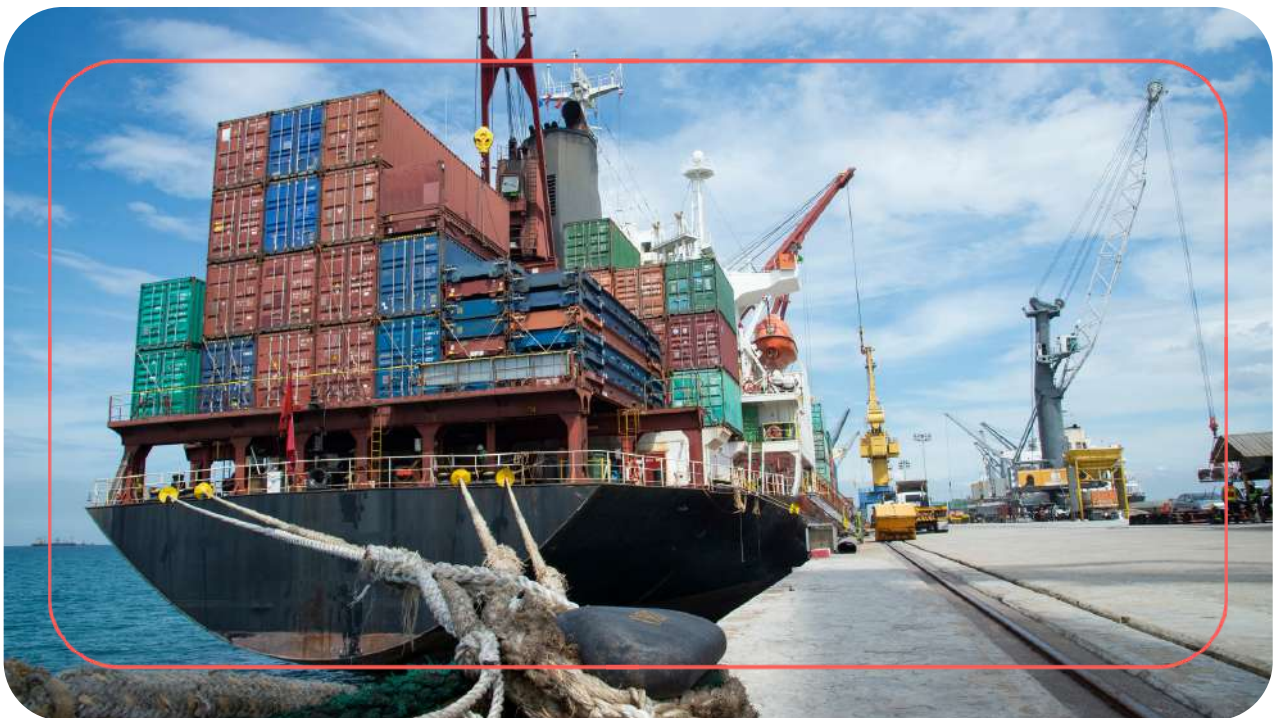
En Europe, après la France, c'est au tour de l'Allemagne de traverser une phase sociale difficile avec de multiples perturbations dans les différents secteurs des transports, et notamment une grève qui a [affecté le port de Hambourg fin mars](#).

La baisse des volumes, maintenant bien palpable dans les opérations portuaires des grands terminaux à conteneurs en Europe, permet au moins de rationaliser le travail à quai, alors que la situation de la pénurie de chauffeurs reste patente. Avec une croissance des volumes, cette pénurie aurait été très compliquée à gérer d'un point de vue opérationnel.

Sur un plan technique, **l'électrification des quais progresse, avec des investissements importants consentis dans les grands ports de la planète**. La réflexion avance vers une approche plus contraignante pour les navires de commerce, qui pourraient devoir eux aussi se brancher systématiquement à quai lors des escales.

Concernant le remorquage européen, le rapprochement en cours entre Boluda et MSC inquiète, en raison du risque de quasi-monopole de fait dans certains ports... Le scénario d'une escale d'un navire MSC, gérée avec le concours de remorqueurs MSC, pour une mise à quai sur un terminal privé MSC, devient envisageable.

Ce fait démontre que l'intégration verticale des grands groupes maritimes ne se fait pas que sur le marché de la commission de transport et de la logistique, mais bien aussi, et à beaucoup plus bas bruit, dans la chaîne d'exploitation portuaire.



AUTEUR



Jérôme De Ricqlès

Expert Transport Maritime conteneurisé 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