

BAROMÈTRE MENSUEL DU TRANSPORT MARITIME CONTENEURISÉ



Juillet 2023

upply

Encéphalogramme plat pour les taux de fret maritime en juillet

Les taux de fret maritime semblent avoir atteint un point bas sur les principaux axes en juillet 2023. En 2024, l'intégration du transport maritime dans le système d'échange de quotas d'émissions pourrait faire bouger les lignes. Contrainte ou opportunité pour les compagnies maritimes? La question est ouverte.

Les faits marquants du mois de juillet

- *L'encéphalogramme plat des taux de fret*

Sur la majorité des grands corridors, **les taux de fret semblent désormais avoir atteint un point bas**. Les compagnies maritimes espèrent maintenant une relance des commandes qui pourrait se traduire par une augmentation des prix au 4^e trimestre, mais pour l'instant, l'heure est encore à la prudence, et donc à un réajustement permanent des services.

- *La stratégie révisée de l'OMI en matière de réduction des gaz à effets de serre*

Les États membres de l'Organisation maritime internationale (OMI) ont adopté le 7 juillet **une stratégie révisée concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant des navires**. Cette stratégie comprend "une ambition commune renforcée de parvenir à réduire à zéro les émissions nettes de GES provenant des transports maritimes internationaux d'ici à 2050, un engagement à garantir l'adoption des combustibles de substitution à émissions de GES nulles ou quasi nulles d'ici à 2030 ainsi que des points de contrôles indicatifs pour 2030 et 2040".

Certaines associations écologistes ont déploré des objectifs beaucoup trop timides face à l'urgence climatique, et force est de constater que les critiques ne sont parfois pas dénuées de fondement :

- Les scrubbers open-loop, qui rejettent en mer les particules soufrées d'échappement, sont un moyen de contourner l'esprit de la réglementation.
- Les règles IMO 2030 sont déjà atteintes par la quasi-totalité des opérateurs sur le papier, notamment grâce (ou à cause, selon le point de vue) de l'utilisation massive de ces scrubbers ainsi que du recours au super slow steaming.

La pression monte en faveur d'engagements plus contraignants, d'autant que les opinions publiques se montrent de plus en plus sensibles aux enjeux de décarbonation, face à l'accélération maintenant palpable et factuelle du réchauffement climatique. Le secteur maritime n'est qu'une petite composante des émissions de GES, puisqu'il n'en représente que 3% à l'échelle mondiale, contre 10% pour le textile. Néanmoins, plus aucune industrie ne peut ignorer la question.

Camille Egloff, directrice associée Senior du Boston Consulting Group (BCG), vient de présenter une vaste et brillante étude sur le sujet dont voici quelques chiffres clés :

- Le coût de la neutralité carbone dans le secteur maritime est estimé à 2400 milliards de dollars sur 30 ans.
- Le financement de ces investissements représenterait 10 à 15% des taux de fret encaissés sur la période.
- 82% des chargeurs savent qu'ils vont devoir payer un surcoût mais n'envisagent pas de déboursier plus de 3% supplémentaires sur leur budget d'achat de transport maritime. L'étude souligne que ces chiffres sont en évolution positive. L'an dernier, 70% des chargeurs se disaient prêts à payer un surcoût, de 1% seulement.
- Le BCG met en avant 4 leviers à la conduite du changement: la réglementation, les financements, les comportements des consommateurs et les comportements des employés.

Très active sur ces questions, **l'Union européenne s'est dotée d'un corpus réglementaire qui a pour socle le paquet législatif *Fit for 55***. Cette feuille de route adoptée en 2021 se décline dans plusieurs secteurs, et notamment dans les transports. Le 23 mars 2023, [le Parlement européen et le Conseil ont trouvé un accord](#) concernant le recours à des carburants maritimes plus propres. Les émissions des navires devront être réduites de 2% à partir de 2025 et de 80% à partir de 2050. Par ailleurs, la récente réforme du système d'échange de quotas d'émission de l'UE (SEQUE) a abouti à [l'intégration du transport maritime dans le système](#). Les obligations imposées aux compagnies maritimes de restituer des quotas seront introduites progressivement : 40% pour les émissions vérifiées à partir de 2024, 70% à partir de 2025 et 100% à partir de 2026. **L'UE devient "le premier territoire à fixer explicitement un prix du carbone pour les émissions du secteur maritime"**.

L'Europe réaffirme ainsi le principe du pollueur-payeur, en l'occurrence le chargeur. **Les compagnies maritimes vont donc devenir de fait des courtiers en quotas d'émissions pour le compte de leurs clients.** "Les compagnies maritimes ne recevront pas de quotas gratuits. Les quotas d'émission peuvent être acquis sur le marché primaire par le biais de ventes aux enchères organisées par la Bourse européenne de l'énergie (EEX), qui est actuellement chargée de cette tâche par l'UE. Il existe également un marché secondaire important où les quotas peuvent être échangés de manière bilatérale ou par le biais de divers produits dérivés proposés par les institutions financières", précise [la société DNV](#). Cette financiarisation des émissions pourra d'évidence permettre aux compagnies de trouver un gisement de recettes supplémentaires mais sera-t-il suffisant pour financer la mutation technologique accélérée de leurs navires? La question reste ouverte!

Les lobbies environnementaux, eux, ne cachent pas leur scepticisme. "En vertu de la législation actuelle, 6 % des navires fonctionneront avec des carburants verts d'ici 2035, et ce chiffre passera à 24 % d'ici 2040. Pour que le secteur décarbonise dans les temps, la part des carburants verts devra être d'au moins 18 % et 85 % en 2035 et 2040 respectivement, parallèlement à des mesures énergiques d'efficacité énergétique", souligne [une étude de Transport & Environnement](#).

Cette étude présente des hypothèses assez crédibles en matière de montée en puissance des carburants de transition. L'ammoniac, souvent mis en avant dans nos colonnes, semblerait se détacher en matière de pertinence tant qu'aucune innovation technologique n'est disponible pour permettre de se passer du moteur à combustion interne.

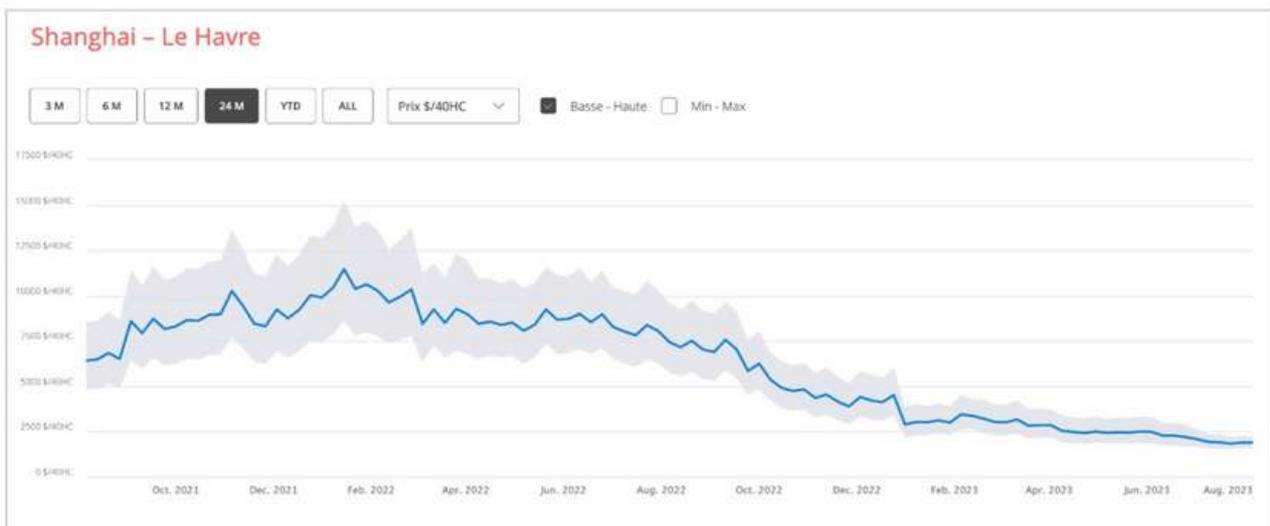
- ***Incendie du Fremantle Highway***

Dernier événement marquant du mois : l'incendie du car carrier *Fremantle Highway* qui s'est déclaré au large des Pays-Bas dans la nuit du 25 au 26 juillet. Ce navire était parti du port allemand de Bremerhaven pour rejoindre Port-Saïd en Egypte avant de reprendre la route pour Singapour, sa destination finale. Il transportait 3783 voitures neuves, dont 498 véhicules électriques, selon la compagnie K Line qui affrétait le navire. Les causes de cet incendie, qui a fait une victime parmi les marins de l'équipage, ne sont pas encore déterminées, mais selon certains témoignages, une des voitures électriques pourrait en être à l'origine. **De quoi relancer les débats sur un renforcement de la réglementation**, alors que les assureurs ont déjà tiré la sonnette d'alarme sur [les risques liés aux batteries au lithium-ion](#).

1. LES PRIX

Juillet est un nouveau mois atone en matière de taux de fret. Des points bas de marché semblent avoir été atteints sur la majorité des trades. Le Transpacifique regagne quelques petits points, tandis que les dernières digues sur le Transatlantique cèdent pour retrouver les niveaux pré-pandémiques. L'optimisme n'est toujours pas de mise, même si certains indicateurs de commandes chez les industriels se révèlent assez positifs pour le Q4.

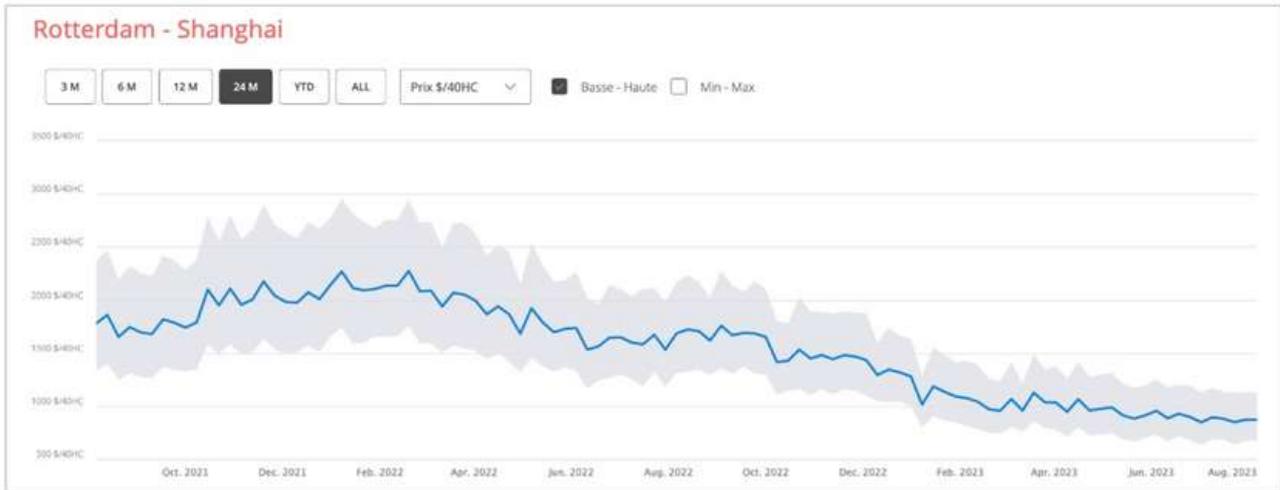
- **Asie - Europe**



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](#).

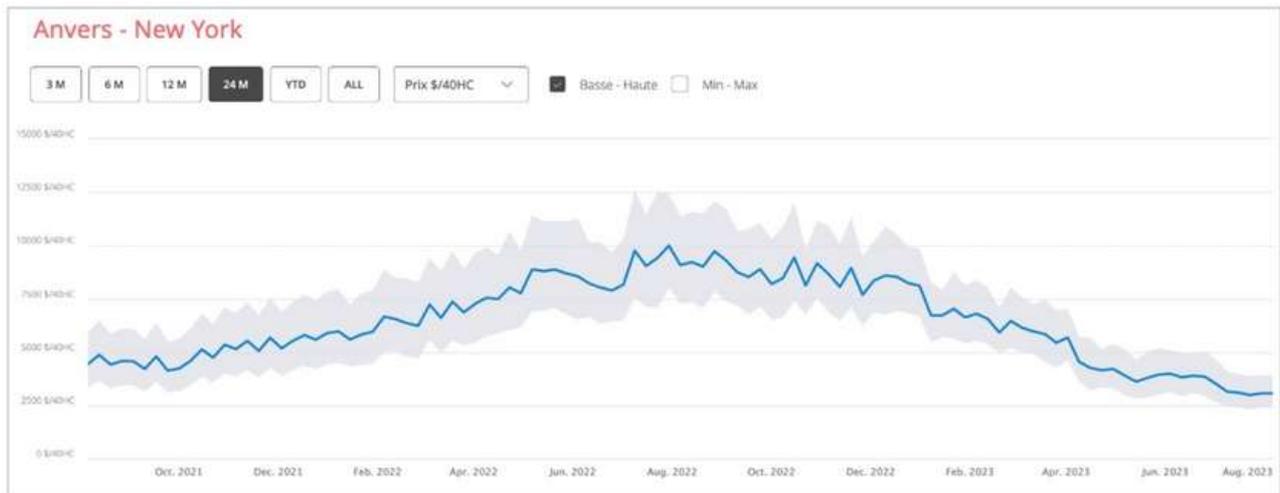
• Europe - Asie



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](#).

2. LES SERVICES

Dans sa dernière analyse de marché, en date du 31 juillet, le cabinet d'analyse Sea Intelligence note une baisse de la fiabilité des services au cours du mois de juin. **L'indice de fiabilité perd 2,5 points à 64,3%**. Il s'agit de la première baisse constatée depuis le début de l'année. En revanche, l'indice reste 24,4% au-dessus du niveau de 2022.

Dans le même temps, le retard des navires au port se réduit de 0,1 jour pour s'établir à 4,36 jours. Toujours selon Sea Intelligence, sur les trois derniers mois d'avril à juin, le temps de retard des navires au port a été de 0,03 jour, soit environ 45 minutes par navire.

Si les ratios sont supérieurs à ceux de 2022, l'amélioration enregistrée depuis le début de l'année n'a pas encore permis de retrouver la "métronomisation" des services réguliers. Selon Sea Intelligence, MSC détient la palme de la régularité en juin avec un taux de fiabilité de 70,6%. Il est suivi de près par Mærsk (69,9%) et CMA CGM (environ 68%). Au total, sept armements se situent dans une fourchette de régularité comprise entre 60% et 70% (MSC, Mærsk, CMA CGM, Hamburg Süd, filiale de Mærsk, Evergreen, Cosco et OOCL). Dans le bas du classement, Hyundai Merchant Marine plafonne à 48,5% de régularité.

Avant la pandémie, le taux de fiabilité des services atteignait 90% pour certains armements comme ZIM. Avec 70%, le secteur maritime n'a jamais été aussi proche de son pic, mais avec malgré tout un retard encore conséquent à rattraper. Pourtant, **plusieurs observateurs du marché craignent une nouvelle dégradation de la métronomisation des lignes maritimes régulières, en lien avec l'arrivée de nouvelles capacités.**

Selon les premières indications disponibles, le mois de juillet semble orienté à la baisse. Les tensions sociales dans les ports canadiens de la côte Ouest expliquent en partie cette tendance. Le mouvement social a commencé le 1er juillet, avec d'être suspendu puis reconduit pour deux jours supplémentaires.

Ainsi, à titre d'exemple, Cosco Shipping Lines a indiqué dès le début du mois une gestion au jour le jour des services selon l'évolution du mouvement de grève. Mærsk Line a annoncé l'arrêt d'escales dans les ports de Prince Rupert et de Vancouver. Les premiers navires à assurer la desserte de ces ports ont quitté l'Asie le 31 juillet.

Autre raison qui explique cette régularité à hauteur de 70% au maximum : **le maintien des blanks sailings ces derniers mois.** [Selon Sea-Intelligence](#), la part de traversées annulées a atteint 8,7 % en juillet. Les prévisions donnent un taux de blank sailing de 6,4 % en août, mais le chiffre pourrait évoluer. Pour Sea intelligence, les annulations d'escale devraient reprendre sous peu, notamment sur l'Asie-Europe, en raison de la faiblesse des taux de fret. Les armateurs devraient compenser par un réajustement des services.

- **Transpacifique**

Déjà, sur le Transpacifique, le marché atone incite les armements à réajuster continuellement leurs services. À titre d'exemple, **The Alliance** annonce une refonte de ses services sur les liaisons entre l'Asie et l'Amérique. Ainsi, le PS5 (Pacific South 5) est suspendu. Pour assurer une continuité des dessertes, les membres de The Alliance répartissent les escales dans les trois services PS3, PS6 et PS7. Le PS3 se voit ajouter une escale à Tokyo. Le service PS6 ajoute une touchée à Shanghai pour supprimer celle de Busan. Quant au PS7, il ajoute une escale à Busan. Avec ces modifications et l'adaptation de la flotte, les armements membres de The Alliance affirment que les liaisons assurées par le PS5 seront reportées sur ces trois services. La mise en place de ces nouveaux services est annoncée pour le mois d'août, sans date précise.

Le mouvement social dans les ports de la côte ouest du Canada a aussi perturbé la mise en ligne de la nouvelle configuration du service Chinook entre la Chine, la Corée du Sud et les ports de la côte ouest de l'Amérique du Nord. Cette reconfiguration du service est reportée à une date ultérieure, non précisée. La nouvelle desserte du service Chinook devait toucher Vancouver en premier port en Amérique du Nord. Pour l'instant, le service touche en premier Seattle puis Portland, et enfin Vancouver. Ainsi, malgré les perturbations causées par le mouvement social, l'escale à Vancouver est maintenue.

- **Asie - Europe**

Le marché atone entre l'Asie et l'Europe incite les armateurs à réduire la voilure. Ainsi, **MSC** annonce des annulations d'escale sur le service Griffin et des "escales si aliments" sur les liaisons Lion, Swan et Silk.

ONE a signé un accord de coopération avec CMA CGM et Hapag Lloyd pour disposer d'espaces dans les navires assurant le service Indamex2. ONE disposera de 300 slots lors des escales en Inde, au Pakistan, en Arabie Saoudite, aux Émirats Arabes Unis, au Maroc et en Espagne vers la côte Est des États-Unis. Le service touche les ports de Port Qasim, Mundra, Nhava Sheva, Djeddah, Norfolk, Charleston, Savannah et retour à Port Qasim.

Dans sa newsletter du 14 juillet, Dynamar annonce **le premier voyage de Hainan Yangpu New Shipping par la voie arctique entre l'Europe et la Chine**. Le navire a quitté Saint-Pétersbourg pour rejoindre Qingdao, Tianjin et Shanghai. L'armement indique qu'il réalisera quatre voyages par cette route au cours de l'été 2023. Dynamar précise que l'utilisation de la route arctique par des porte-conteneurs reste faible. Seuls cinq voyages ont été réalisés en 2022 pour 12 300 t, soit 30% du marché. La majorité des navires qui empruntent cette route sont des vraquiers et des pétroliers. Certaines compagnies comme MSC et CMA CGM ont d'ailleurs annoncé dès 2019 qu'elles renonçaient à utiliser cette route, pour des raisons écologiques.

L'armement Kalypso améliore sa desserte entre l'Asie et l'Europe en ajoutant quatre navires à son service Marco Polo. Ainsi, la rotation passera d'une fréquence quinzomadaire à hebdomadaire. De plus, l'armement a décidé de toucher le port de Gaeta en Italie. Situé à mi-chemin entre Rome et Naples, ce port n'a pas encore manutentionné de conteneurs. Kalypso estime pouvoir assurer un trafic de 50 000 EVP en 2023 pour le doubler dans les prochaines années.

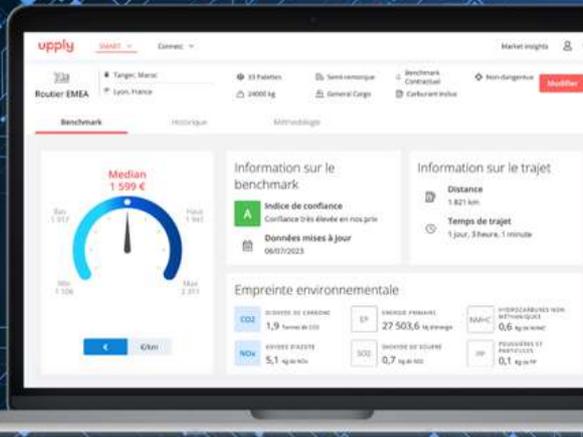
3. LES OPÉRATIONS

Compte tenu de la faiblesse des volumes, on ne constate pas de congestion notable dans les grands ports mondiaux. En revanche, les tensions sociales restent importantes sur les quais, en particulier sur le continent américain. Des mouvements sociaux de dockers ont perturbé l'activité aux États-Unis et au Canada.

SMART by upply

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

DÉCOUVREZ SMART



Empreinte environnementale			
CO2	1,9 tonnes de CO2	EP	27 503,6 kg équivalent
N2O	5,1 kg équivalent	SO2	0,7 kg équivalent
		IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX	0,6 kg équivalent
		POLLUANTS ET NUTRIENTS	0,1 kg équivalent

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