

# BAROMÈTRE MENSUEL DU TRANSPORT MARITIME CONTENEURISÉ



Juin 2023

upply

## Des compagnies maritimes impuissantes face au retournement du marché

**BAROMÈTRE.** Un premier semestre bien morose s'achève dans le transport de conteneurs pour les compagnies maritimes et les grands NVOCC. Ils ont assisté, impuissants, à la déconfiture continue de leurs résultats d'exploitation, en chiffre d'affaires, en volumes, comme en marge.

### Les faits marquants

- *Les volumes de 2019*

Les volumes à transporter retrouvent à peu près le niveau de 2019, après la surchauffe post-Covid. Parallèlement, les capacités et les coûts d'exploitation augmentent, alors que **les taux de fret FAK à l'import de Chine vers l'Europe du Nord oscillent maintenant dangereusement sous la barre des 4 chiffres par conteneur**. Le marché Asie-Méditerranée résiste un peu mieux, mais pour combien de temps encore? En effet, les compagnies positionnent des navires sur ce trade pour tenter de profiter de tarifs un peu plus rémunérateurs pour elles, ce qui va mécaniquement déstabiliser le rapport offre-demande.

- *L'heure des restructurations*

Bref, le cœur n'y est pas dans les équipes, et les restructurations pressenties en début d'année commencent à se matérialiser. Les réductions d'effectifs, retraites anticipées et autres plans d'urgence sont à nouveau à l'ordre du jour, laissant entrevoir des lendemains difficiles pour l'emploi dans les compagnies.

- *Un système dérogatoire beaucoup moins contesté*

En 2020, alors que démarrait tout juste la pandémie de Covid-19, la Commission européenne avait décidé de prolonger de 4 ans le règlement d'exemption par catégorie, qui permet aux compagnies maritimes de bénéficier d'un système dérogatoire en matière de droit à la concurrence. À l'époque, cette décision avait déclenché la colère des clients des compagnies maritimes.

Mais dans le contexte actuel, le débat autour d'une réforme de ce système, dont la prolongation arrive à expiration le 25 avril 2024, a perdu une grande partie de sa substance. En effet, les protocoles de sortie de l'Alliance M2 sont déjà bien avancés entre Maersk et MSC, gage pour le marché qu'il n'y aura a priori pas de marche arrière dans le processus de la part des deux futurs "divorcés". Les chargeurs ont globalement besoin du niveau de service que peuvent offrir les deux autres grandes alliances. Il y a donc fort à parier, à ce stade en tout cas, que le lobby des chargeurs va exercer une pression beaucoup moins forte à Bruxelles.

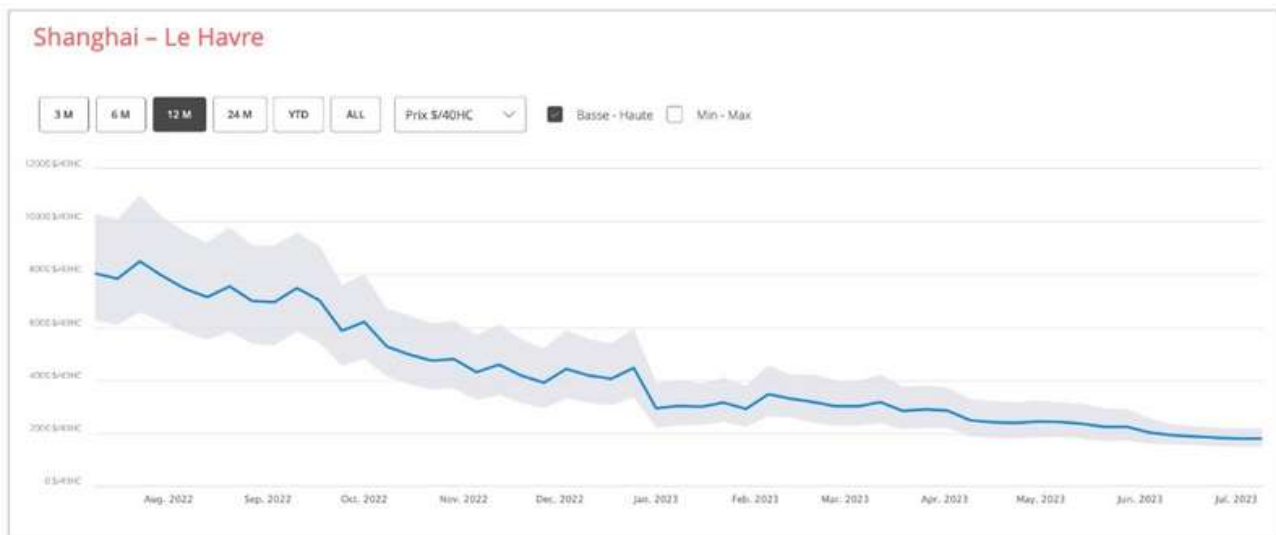
**Les chargeurs ont compris que demander l'abrogation du système des Alliances, dans l'état actuel du marché, conduirait une grande partie des compagnies membres à arrêter d'offrir des services de global carriers... précipitant de fait une nouvelle phase de reconsolidation de l'offre qui n'est pas forcément souhaitable en termes de pluralité de choix pour la marchandise.**

- *Un petit parfum de revanche*

Le climat des affaires est assez tendu actuellement. Les chargeurs directs (BCO) comme les commissionnaires savent très bien qu'**acheter durablement à un fournisseur sous ses coûts d'exploitation se payera à terme au prix fort**, soit par manque de choix, soit par effet de rattrapage du prix, soit les deux. Pourtant, le vieux réflexe consistant à sécuriser la meilleure offre reste de mise aujourd'hui chez les acheteurs. C'est sans doute regrettable, mais on peut y voir aussi un petit esprit de revanche, après les deux années pandémiques "noires" durant lesquelles les chargeurs ont été assez mal traités par les compagnies.

## 1. LES PRIX

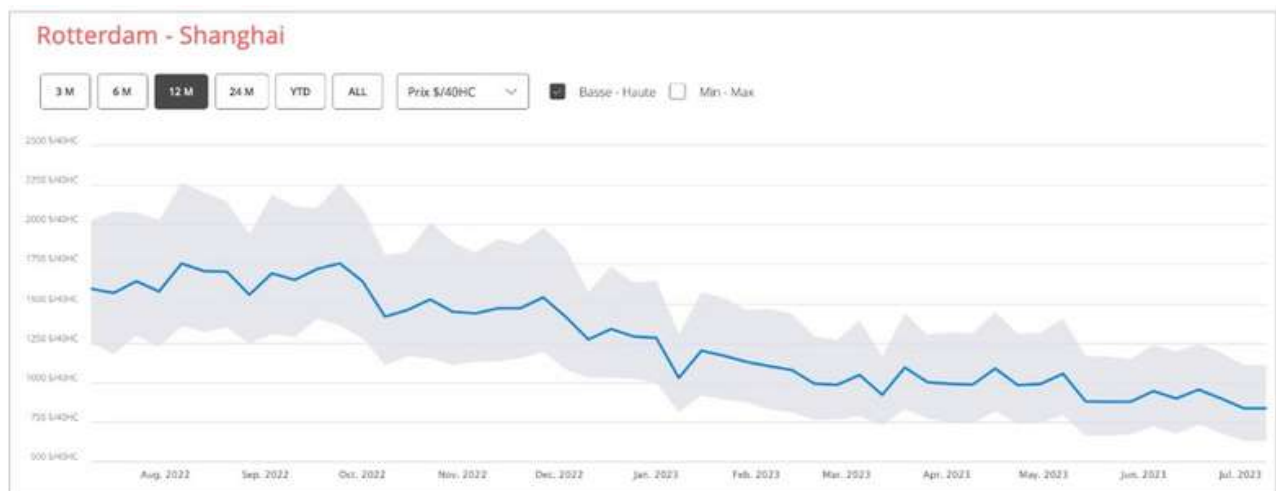
### • Asie - Europe



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](#).

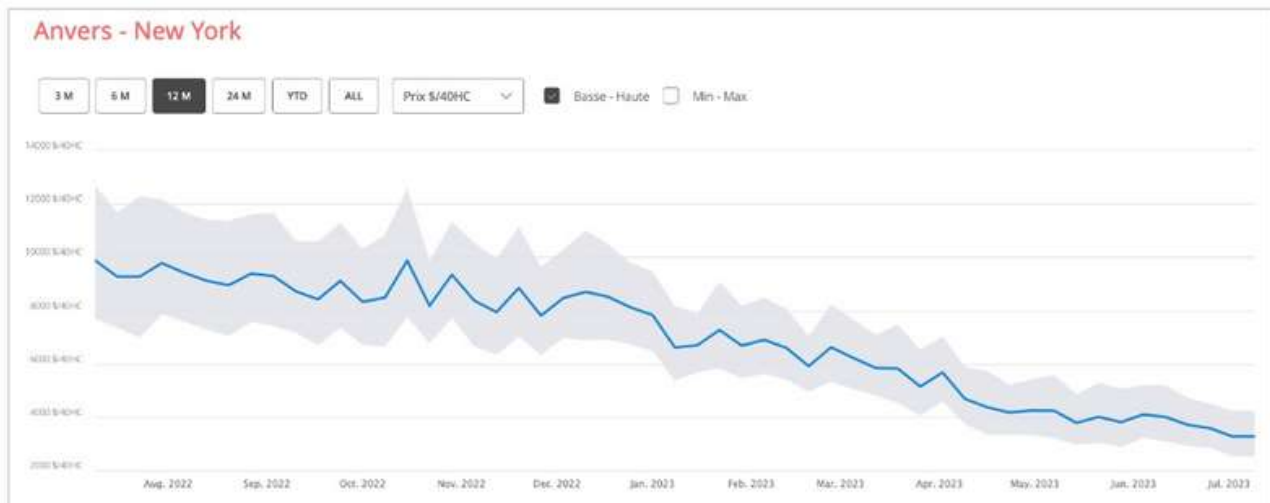
### • Europe - Asie



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](#).

**La baisse est perceptible sur la quasi-totalité des trades et les "bastions" se font rares.** Même les territoires d'outre-mer, qui avaient traversé la crise du Covid avec une évolution tarifaire très raisonnable, connaissent aujourd'hui des remises en question.

**Les GRI (General Rate Increases) ne passent pas et doivent être retirées avant même d'être entrées en vigueur.** Les frais annexes, tels que les frais de détention et surestaries, sont scrutés à la loupe par la FMC aux États-Unis, avec de grosses amendes à la clé pour les compagnies. En Europe, la marchandise est beaucoup moins prête que pendant la pandémie à accepter les exigences parfois infondées des compagnies en matière de frais portuaires. Sur le plan du transport intérieur, la part de carrier haulage baisse sensiblement pour les compagnies au profit du merchant haulage, privant de fait les compagnies d'une ressource dont elles auraient bien besoin actuellement.



## 2. LES SERVICES

---

Après avoir connu des perturbations sans précédent, **les services maritimes des armements opérant sur les routes est-ouest reviennent à leur niveau d'avant la pandémie**. Pour Sea Intelligence, les armements continuent leur chemin vers la normalisation. Le consultant va plus loin, estimant qu'il existera toujours des perturbations sur le marché des services de lignes régulières). "Personne ne peut espérer zéro *blank sailings* dans un monde normal des affaires", écrit Sea Intelligence. En d'autres termes, **le consultant estime que la stratégie des annulations d'escale est inhérente aux lignes maritimes régulières**. Finalement, dans le monde réel des affaires, les chargeurs devraient donc, selon lui, accepter un certain pourcentage d'annulations et de retards.

Alors, certes, la situation n'est pas encore idéale, mais **les annulations d'escales se situent à leur plus bas niveau depuis la pandémie**. Sur les liaisons depuis l'Asie vers l'Europe du Nord et la Méditerranée, les taux de blank sailings s'échelonnent entre 3% et 5%. [Dans sa dernière analyse](#), Sea Intelligence estime par ailleurs à environ 12% le nombre de blank sailings sur la route Transpacifique.

Ce chiffre relativement élevé, même s'il reste inférieur aux mois précédents, peut s'expliquer par **les mouvements sociaux qui ont touché les ports de la côte ouest des États-Unis** au cours du mois de juin. L'ILWU, principal syndicat de dockers nord-américain, a négocié un accord avec la Pacific Maritime Association, mais il faudra plusieurs mois pour qu'il soit ratifié par toutes les sections locales. Par ailleurs, des grèves ont démarré le 1er juillet dans les ports canadiens, ce qui pourrait aggraver la situation en matière de blank sailings.

La conclusion de Sea Intelligence peut laisser quelque peu pantois : "les chargeurs doivent considérer l'état actuel du marché comme étant tout à fait normal. Il est aussi bien que ça peut l'être". Mac Lean réveille-toi, tes enfants sont devenus fous, pourraient taguer les chargeurs sur les murs des armateurs de lignes régulières...

- *Transatlantique*

Du côté des liaisons entre l'Europe et la côte Est des États-Unis, un nouvel armement a décidé d'entrer dans la danse depuis le 1er juin, le Néerlandais **Spliethoff**. Il démarre un service con-ro (conteneurs et rouliers) depuis la Belgique (Anvers-Bruges), le Royaume-Uni (Bristol) vers Baltimore, Gloucester et Morehead City. Les liaisons sont assurées par les navires de la filiale de Spliethoff, Transfennica. Ils disposent d'une capacité de 3000 m linéaires en roulier et de 640 EVP. L'armement annonce un transit time de 14 jours entre les deux continents. Les armements conteneurisés opérant entre Anvers-Bruges et Baltimore avancent quant à eux des temps de transport entre 14 jours et 16 jours.

- *Europe - Asie*

Face à la baisse des taux de fret entre l'Europe et l'Asie, mais aussi en raison de la sous-capacité des rouliers opérant sur ces liaisons, **le groupe Renault innove**. Les nouveaux SUV de la marque au losange, les Arkana, sont désormais chargés dans des conteneurs au départ de Busan, en Corée du Sud. Les premiers tests permettent de charger trois SUV dans un conteneur de 40'. Déjà le groupe annonce 400 à 500 conteneurs 40' par mois depuis Busan sur Le Havre. Si l'expérience s'avère concluante, elle pourrait se décliner pour exporter les SUV vers l'Australie, la Belgique, l'Italie, le Mexique et les États-Unis.

- **Asie - Méditerranée**

**Hyundai Merchant Marine**, membre de The Alliance (HMM, Hapag Lloyd, ONE, Yang Ming) a décidé de créer un nouveau service entre l'Extrême-Orient, l'Inde et la Méditerranée, le FIM (Far East India Mediterranean). Dotée de navires de 10 000 EVP en moyenne, cette rotation touchera les ports de Busan, Kwangyang, Shanghai, Ningbo, Shenzhen, Singapour, Port Kelang, Nhava Sheva, Mundra, Karachi, Jeddah, Damiette, Le Pirée, Gênes, Valence, Barcelone, Le Pirée, Damiette, Jeddah, Karachi, Mundra, Nhava Sheva, Kattupalli, Singapour, Shenzhen, et retour à Busan. Selon les dernières informations fournies par l'armement, il n'est pas encore établi si ce service sera intégré dans l'offre de The Alliance. Mais d'après le consultant néerlandais Dynamar, la double escale à Damiette, futur hub de Hapag Lloyd en Égypte, pourrait faire pencher la balance en faveur de cette hypothèse. Parce que le nouveau service dessert les mêmes ports en Chine et en Inde que le service China-India Express (CIX), ce dernier sera supprimé de l'offre de HMM.

Dans le même temps, **MSC** a annoncé des changements dans son service reliant l'Inde à la Méditerranée occidentale. La principale nouveauté est l'ajout de Karachi. L'escale dans le port pakistanais interviendra après Dubaï, Abu Dhabi avant de partir pour Nhava Sheva, Mundra, Djibouti, King Abdullah, Gioia Tauro, Valence, Barcelone, Gênes, Livourne, Salerne et retour par Gioia Tauro, Marsaxlokk, King Abdullah et Jeddah.

- **Transpacifique**

Après l'annonce des deux nouveaux services hors de l'Alliance 2M, **MSC** a confirmé les rotations des services Chinook et Santana. Le service Chinook verra l'ajout de Portland. Ainsi, sa rotation se fera entre Shenzhen, Shanghai, Qingdao, Busan, Vancouver, Seattle, Portland et retour en Chine à Shenzhen. Quant au service Santana, il subit plusieurs changements. D'une part, les escales de Singapour, Balboa, Miami et Charleston sont retirées. D'autre part, celles de Colon et de Port Everglades sont ajoutées. Ainsi, les navires affectés au service Santana desservent les ports de Hai Phong, Shanghai, Ningbo, Busan, Manzanillo, Colon, Caucedo, Port Everglades, Baltimore, Lazaro Cardenas et retour dans le port vietnamien.



**La baisse des taux de fret du Transpacifique amène par ailleurs les opérateurs opportunistes à se désengager.** Ainsi, CU Lines et Pasha Hawaii jettent l'éponge. Ce dernier, qui opérait principalement pour le compte du distributeur Costco, reliait le Vietnam, la Chine, les ports de la côte ouest des États-Unis et Vancouver. Pour sa part, CU Lines reliait la Chine et les ports de Californie.

**Le groupe Mærsk annonce le ralentissement des navires sur plusieurs services entre l'Asie et l'Amérique du Nord.** L'armement danois évoque une "optimisation de la vitesse des services". Les services concernés sont le TPX, opéré seul, et les TP6 et TP8 opérés dans le cadre de l'Alliance 2M avec MSC. Selon l'armement, cette réduction de vitesse pourrait accroître de deux jours les rotations.



### 3. LES OPÉRATIONS

---

Alors qu'un coûteux accord d'augmentation des rémunérations vient d'être trouvé sur les ports de la Côte Ouest des États-Unis avec la reconnaissance explicite du statut de travailleur de première ligne pour les dockers américains, c'est au tour des ports voisins de la Colombie Britannique de prendre le relai avec des annonces d'actions similaires.

En Europe, la situation est différente. **La baisse ressentie des volumes inquiète réellement sur les quais.** S'il y a trop peu de demande, les navires continueront-ils à venir? À quelle fréquence? Les risques de feederisation sont-ils réels si les hinterlands ne peuvent nourrir la totalité des navires-mères? Ces questions stratégiques sont à l'ordre du jour et l'on notera **le passage à l'offensive de MSC sur l'hinterland havrais avec un maillage des plus fins** pour remplir en premier ses navires en prenant un maximum de conteneurs dans ses "filets terrestres".

*Ceux qui criaient encore au scandale il y a quelques mois en estimant qu'il n'y avait pas de concurrence entre les compagnies maritimes vont devoir revoir leurs arguments. C'est bien une logique de marché des plus classiques qui a fait grimper les prix il y a deux ans, et qui les fait plonger aujourd'hui.*

## 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