



BAROMÈTRE MENSUEL DU TRANSPORT MARITIME CONTENEURISÉ



 Mai 2023

Transport maritime de conteneurs : le retour des vieux schémas

BAROMÈTRE. Les compagnies maritimes ralentissent la vitesse des navires, pour minimiser la surcapacité, tandis que presque tous les corridors sont désormais gagnés par la baisse des taux de fret.

Les faits marquants du mois

- *Des taux de fret stabilisés mais une rentabilité menacée pour les compagnies*

Dans la continuité du mois d'avril, **le marché des taux de fret est resté stable en mai**, mais à des niveaux à peine viables pour les compagnies maritimes sur les grandes routes Est-Ouest.

Le ralentissement économique et la dégringolade des prix se reflètent dans les résultats trimestriels des compagnies maritimes, comme le montre l'exemple des trois leaders européens. Maersk, CMA CGM et Hapag Lloyd enregistrent toutes les trois une chute très nette du chiffre d'affaires et de l'Ebitda au premier trimestre 2023, par rapport à la même période de 2022. Et comme le rappelle CMA CGM dans le communiqué annonçant les résultats du T1, la livraison de nouvelles capacités devrait continuer à peser sur les taux de fret dans les prochains mois.



- **Le retour du "super slow steaming"**

Dans cette réalité déprimée du moment, **le super slow steaming comme absorbeur artificiel de surcapacité fait son grand retour**, aidé par l'alibi environnemental. Depuis le 1er janvier, [conformément aux nouvelles règles de l'OMI](#), les navires doivent en effet collecter les données qui permettront de calculer l'indice de rendement énergétique des navires existants (EEXI) et l'indicateur d'intensité carbone opérationnel annuel (CII).

À ce titre, **certaines voix commencent à questionner la pertinence des pratiques de vitesses lentes**, ou hyper lentes (sous les 10 nœuds), qui aboutissent à des effets de courbe de consommation inverses à ceux recherchés. En effet, comme pour une voiture qui fonctionne trop lentement en sous régime, la consommation remonte lorsque la vitesse baisse trop.

Toute la difficulté de l'équation pour le secteur maritime est donc de faire baisser les émissions de façon plus significative et plus rapidement que la croissance du marché, ce qui ne sera pas une mince affaire pour les années qui viennent.

- **Une accélération du verdissement**

Après avoir pu "dé-soufrer" massivement grâce à la mise en place vertueuse et globalement réussie de la réglementation IMO 2020 (même si le recours aux scrubbers fait débat), **les compagnies maritimes doivent maintenant décarboner rapidement et massivement**. Bonne nouvelle pour elles : les technologies avancent à grand pas.

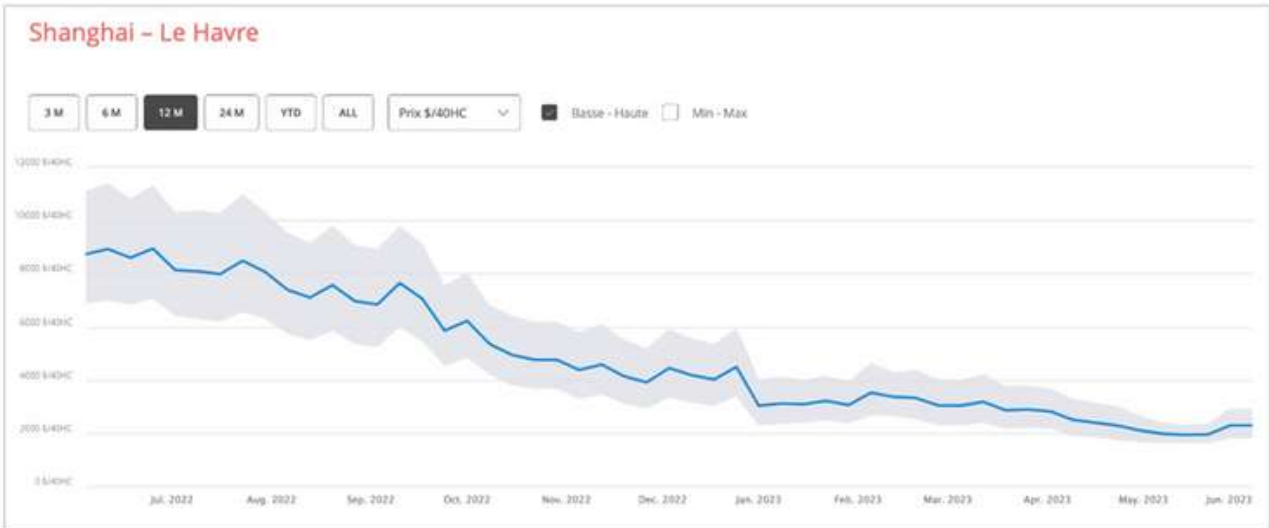
Un consortium japonais vient d'annoncer [la réalisation de tests concluants](#) sur la combustion interne à base d'ammoniac à 70-80%, que cela soit dans le cadre de moteurs à 4 temps comme à 2 temps. Une solution [dont nous avons déjà souligné la pertinence technique](#) pour assurer la transition énergétique sur les liaisons intercontinentales.

Les avancées sont rapides et prometteuses. Une fois maîtrisés les problèmes de toxicité liés aux potentielles fuites et à la combustion de l'ammoniac, le marché disposera d'une vraie solution industrielle qui ne sera pas du greenwashing, encore plus si l'ammoniac brûlé à bord est issu d'une filière verte.

On assiste également à une multiplication des projets recourant à la propulsion vélique, avec de plus en plus d'applications pour des types de navires différents (bulk, roro, conteneurs). Les gains de consommation annoncés sont de l'ordre de 15 à 20% sur un voyage intercontinental, et les premiers "clippers" à voile de nouvelle génération ne vont pas tarder à prendre la mer sur le Transatlantique.

1. LES PRIX

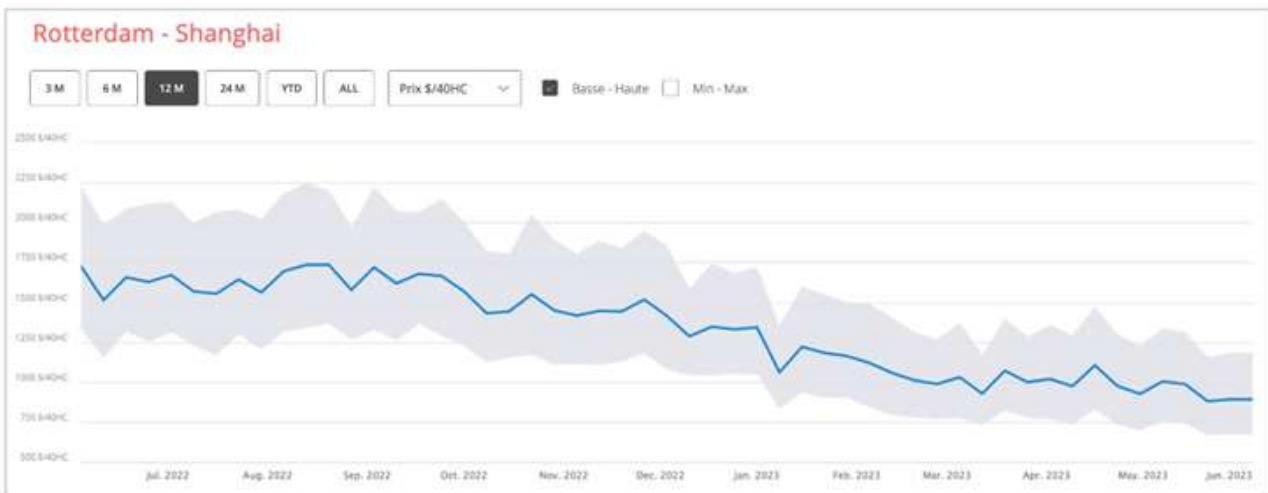
• Asie - Europe



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](#).

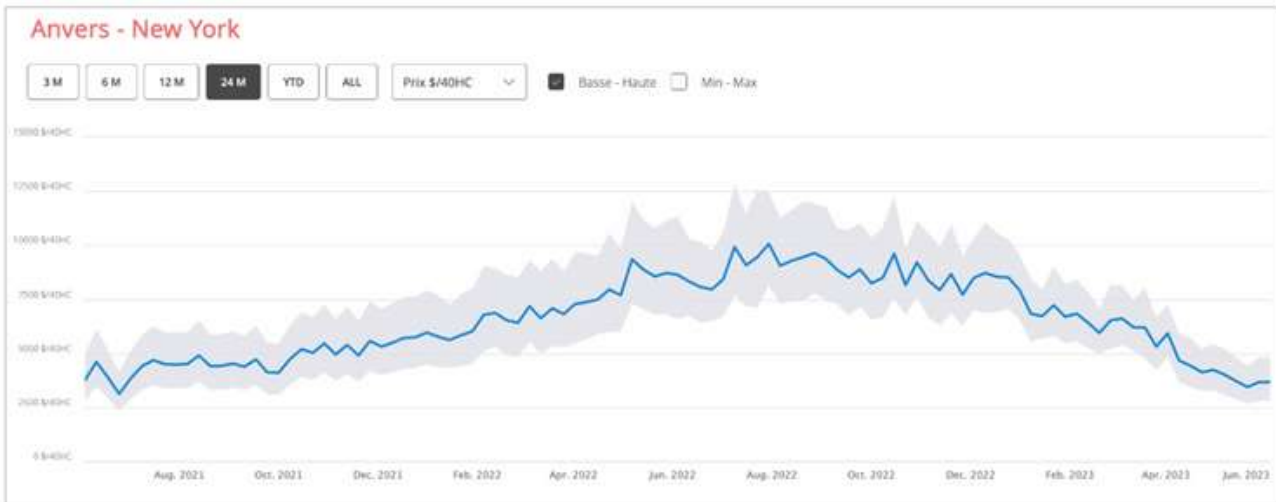
• Europe - Asie



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](#).

L'axe Transatlantique Est-Ouest enregistre à son tour une correction à la baisse des taux de fret, dans la foulée du Transpacifique Eastbound et de l'Asie-Europe. Ce secteur a longtemps réussi à résister, avec des taux dernièrement relevés qui se situent toujours au double des niveaux pré pandémiques. Mais il semble maintenant marquer le pas pour doucement rejoindre des tarifs autour de 2 500 USD le 40'. C'est encore légèrement mieux qu'avant la pandémie pour les compagnies maritimes, mais certainement plus suffisant pour jouer le rôle d'amortisseur dans la baisse globale des résultats d'exploitation.

Le Nord-Sud se maintient pour l'instant mieux, mais compte tenu du fait que ces routes ne pèsent que 1/6^e à 1/8^e des volumes globaux des grandes compagnies, là aussi l'amortisseur n'est pas suffisant pour contrer la descente globale accélérée des résultats.

Pour les grandes compagnies fortement typées Est-Ouest dans leur offre de services, comme Hyundai, Yang Ming voire Evergreen, les temps sont déjà très difficiles, et les bonus exceptionnels mirobolants déjà bien loin...

Les bonnes nouvelles se présentent plutôt du côté de la Méditerranée élargie au Moyen-Orient, avec des voyages courts qui restent très rémunérateurs et des volumes satisfaisants. Il n'est pas irrationnel, à cette échelle régionale étendue, de parler d'une locomotive turque qui étonne tant les volumes sont bien orientés dans la durée. L'Inde aussi présente un potentiel intéressant, nourri par la diversification des sources d'approvisionnement hors Chine, mais bâtir des supply chains robustes avec ce pays reste complexe.

Plus loin de nous, l'économie indo-pacifique en développement se structure rapidement et devient de plus en plus autonome, ce qui doit nous faire relativiser la "toute-puissance" du retail occidental dans le monde maritime. Nous basculons dans une époque plus protéiforme des échanges mondiaux, à laquelle les compagnies vont devoir s'adapter.

2. LES SERVICES

Les rotations des navires des services Est-Ouest s'améliorent de mois en mois. Les données fournies par les opérateurs pour le mois d'avril montrent une progression dans la ponctualité des navires. Ainsi, **entre mars et avril, la fiabilité des services conteneurisés a progressé de 1,7%**, selon Sea Intelligence, à 64,2%. Cela signifie que 62,4% des navires de ces services assurent leurs escales en temps et en heure.

La progression est encore plus marquée en glissement annuel. En effet, elle s'améliore de 29,9% en avril 2023, comparativement à avril 2022. En termes de jours de retard, Sea Intelligence constate que les navires accusent un retard de 4,34 jours en avril 2023, soit 0,72 jours de moins que le mois précédent. Comparativement à avril 2022, le retard diminue également, passant de 6,56 jours à 4,34 jours.

Dans le détail, il apparaît que Mærsk s'affiche en haut du classement avec une ponctualité de 70,3% sur le mois d'avril, suivi par MSC qui affiche un score de 67%. Sept armateurs (Evergreen, PIL, Wan Hai, Hamburg Sud, CMA CGM, Cosco et OOCL) se rangent entre 60% et 70% de ponctualité. Yang Ming et ZIM se placent aux derniers rangs de ce classement des 15 premiers armateurs avec une ponctualité proche de 50%. Cela signifie qu'un navire sur deux accumule des retards. Rappelons qu'avant la pandémie, ZIM se classait parmi les armements les plus réguliers.

Cette amélioration globale de la ponctualité pourrait néanmoins s'éroder dans les prochaines semaines. L'entrée en flotte de nouveaux navires de grande taille incite les armateurs à une nouvelle approche dans un marché en baisse. Pour éviter d'augmenter la capacité disponible, ils préfèrent réduire la vitesse de leur navire et/ou ajouter des escales. Une alternative qui permet de ne pas augmenter la capacité d'un service mais qui peut avoir des effets sur la ponctualité des navires. MSC assume cette évolution. L'armateur annonce un délai supplémentaire de 3 jours dans chaque sens pour les services Europe-Asie (dans chaque sens), de 2 jours pour ceux reliant l'Asie et la Méditerranée et de trois jours entre la Méditerranée et l'Asie. De ce fait, sur une rotation complète entre l'Asie et l'Europe du Nord, les services se réaliseront en 6 jours de plus.

Cette stratégie répond à un contexte morose. Les chiffres des échanges conteneurisés avec l'Europe, publiés par CTS (Container Trade Statistics), indiquent une baisse au premier trimestre, avec des prévisions de nouvelle diminution pour les prochaines semaines. **Au premier trimestre 2023, CTS annonce un volume de 39,9 MEVP, en repli de 6,7%.** Les échanges intercontinentaux perdent 7,1% à 26,3 MEVP, quand les flux régionaux se réduisent de 6,1% à 13,6 MEVP. **Les exportations européennes diminuent de 9,3% à 4,7 MEVP, tandis que les importations se contractent de 3,9% à 6,06 MEVP.**

- **Transpacifique**

Parmi les changements, notons le retrait de l'escale de Tokyo dans le service TP8 de **2M** entre l'Asie et les ports de la côte Ouest des États-Unis. Désormais, les navires toucheront les ports de Chine, Corée du Sud et poursuivront directement vers Oakland et Los Angeles. Pour sa part, **Wan Hai** a décidé de revoir la desserte de son service AA7 entre l'Asie et les ports de la côte Est de l'Amérique du Nord en retirant l'escale de Xiamen et en ajoutant une touchée à Colombo.

MSC a annoncé revoir son service Sentosa, entre le sous-continent indien et les ports de la côte Ouest des États-Unis, revu et scindé en deux rotations. Le service Sentosa sera cantonné à des liaisons entre Laem Chabang, Ho Chi Minh, Hai Phong, Long Beach, Oakland et retour sur Busan. L'autre service sera dénommé Shikra. Il quittera le port de Qingdao pour rejoindre Shanghai, Ningbo, Kaoshiung, Shenzhen, Singapour, Nhava Sheva, Mindra, Colombo, Port Kelang, Singapour, Tanjung Pelepas et retour sur Qingdao par Ho Chi Minh.

- **Transatlantique**

The Alliance (regroupant Hapag-Lloyd, HMM, ONE and Yang Ming) a réduit son service entre l'Europe du Nord et les ports de la côte Ouest des États-Unis. Le AL5 partait d'Europe pour rejoindre Port Everglade, en Floride, puis la Colombie (Cartagène), le Panama (Balboa) et les ports de la côte Ouest (Los Angeles, Oakland, Tacoma et Vancouver). À compter du mois d'août, les navires opèreront leur demi-tour dans le port d'Oakland. Les deux ports de Vancouver et de Tacoma ne seront plus desservis par ce service.

Sur ce segment du Transatlantique, la fin des taux élevés amène des armateurs à fermer des rotations. Ainsi, **Kalypso Compagnia di Navigazione**, qui assurait un service entre l'Italie et la côte Est des États-Unis, jette l'éponge. Après avoir assuré une desserte hebdomadaire en novembre, transformée en début d'année avec une fréquence quinzomadaire, la rotation entre Tarente, Salerne, Civitavecchia, La Spezia, Sagunto et New-York s'achèvera en juin.

- **Europe - Asie**

Avec l'entrée en flotte de nouveaux navires, les armateurs tentent de trouver des solutions en réduisant la vitesse, invoquant également l'argument environnemental pour justifier cette stratégie. Ainsi, les services AE5, AE7, AE10 et AE55 de **l'Alliance 2M** se verront ajouter un navire. Le service AE6 disposera de deux navires supplémentaires. Habituellement, les armateurs ajoutent des escales lors d'entrée en flotte de nouveaux navires. L'Alliance 2M ne le fait pas.

MSC annonce l'ouverture d'escales dans les ports baltes avec son service Swan. Désormais assuré seul, ce service desservira les ports de Qingdao, Ningbo, Yantian, Tanjung Pelepas, Anvers-Bruges, Gdynia, Gdansk, Klaipeda et retour par le port de King Abdullah, Singapour et Qingdao. Dans sa communication aux clients, MSC assure que ce service est le premier à assurer une rotation directe entre les principaux ports chinois et ceux de la Baltique. Traditionnellement, les ports baltes étaient desservis en transbordement à Hambourg ou Rotterdam, selon les armateurs.

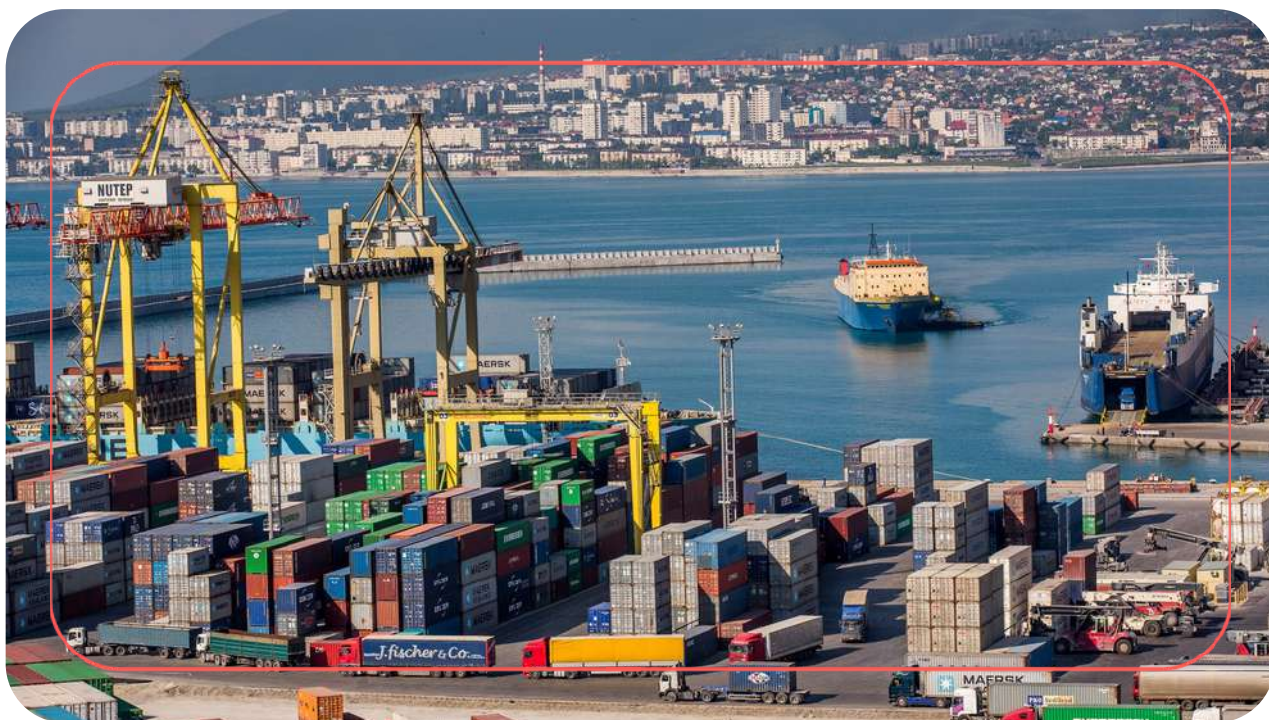
- **Europe - Sous-continent indien**

Bonne nouvelle pour les ports français, le service Epic de **CMA CGM et Cosco/OOCL** a décidé d'inclure, à partir de la fin du mois de juin, une escale à Dunkerque. Cette rotation, qui relie le sous-continent indien à l'Europe du Nord desservira, en Europe, les ports de Southampton, Rotterdam, Anvers, Dunkerque, Le Havre et Algésiras avant de rejoindre Djeddah, Abu Dhabi, Karachi, Nhava Sheva et Mundra.

3. LES OPÉRATIONS

La congestion portuaire globalisée est désormais clairement derrière nous (seules quelques exceptions locales chroniques subsistent). Alors que les marges des compagnies maritimes sont à nouveau en souffrance, la tentation d'aller chercher du chiffre d'affaires du côté des frais de surestaries et détention peut être grande. Mais les amendes très significatives récemment infligées aux États-Unis devraient calmer les ardeurs.

Ces frais sont bien réels : les terminaux portuaires facturent les compagnies, qui peuvent souffrir d'une immobilisation prolongée de leurs conteneurs pleins du fait du client. Mais la répercussion avec des marges abusives sur la marchandise prête à discussion. En Europe, ce sujet moins réglementé qu'aux États-Unis est une bombe à retardement dans un marché où les chargeurs ont "repris la main".



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