

BAROMÈTRE MENSUEL DU TRANSPORT MARITIME CONTENEURISÉ



Conteneurs: la baisse des taux de fret gagne du terrain

Le transport maritime conteneurisé souffre, entre une conjoncture économique toujours défavorable et un climat social tendu. La baisse des taux s'étend notamment au transatlantique.

Une page se tourne en ce mois de mars. Malgré l'existence toujours bien réelle du virus, la question pandémique est désormais enterrée, largement supplantée par la guerre, les problèmes de pouvoir d'achat et maintenant les risques bancaires systémiques.

Toutefois, cette "parenthèse Covid" marquera certainement **le début de la remise en cause d'un mythe : celui d'une mondialisation heureuse qui ferait ruisseler la prospérité grâce à l'accroissement des échanges**. Le modèle consumériste hérité des années 90 est à bout de souffle, l'urgence climatique nous éclate à la figure et la géopolitique s'invite durablement dans l'univers de la supply chain.

"Trop longtemps, nous avons laissé nos chaînes logistiques dériver vers l'étranger, et en particulier vers la Chine". Ce constat, [dressé dans le Wall Street Journal](#) par John Podesta, Senior Adviser du président Biden en charges des énergies renouvelables, confirme s'il en était besoin à quel point **la maîtrise des chaînes logistiques est devenue une préoccupation stratégique au plus haut niveau**. [Le discours sur les relations Chine-Europe](#) prononcé par la présidente de l'Union européenne, Ursula Van der Leyen, le 30 mars dernier, marque également la fin de la naïveté...

Les faits marquants du mois

- **Le poids des 24 000 EVP**

MSC Tessa, MSC Celestino : en l'espace de trois semaines, au mois de mars, deux nouveaux porte-conteneurs géants de 24 000 EVP sont venus rejoindre la flotte du n°1 mondial, MSC, qui totalise désormais cinq navires de ce type. Et la compagnie italo-suisse n'est pas la seule à intégrer des unités d'une telle dimension.

Hélas pour elles, **le monde des 24 000 EVP ne fait pas bon ménage avec des économies européennes atones**, secouées par l'inflation, la hausse des taux d'intérêt, et une croissance économique quasi-nulle. Ces navires, déjà trop nombreux sur le marché, et dont la quantité va continuer à croître en 2024 et 2025, sont des "aspirateurs" à conteneurs quand la demande est bien orientée, mais de véritables boulets lorsqu'on peine à les remplir avec de faibles recettes.

Dans la physionomie actuelle du marché, ils aggravent le manque de régularité des rotations, en combinant des fréquences trop rapprochées dans des ports chinois qui ne peuvent les alimenter correctement, des attentes en rade, des reports de départ en Asie, parfois des passages rallongés par le cap de Bonne Espérance et des vitesses commerciales très lentes.

Ces navires géants présentent par ailleurs des fragilités intrinsèques :

- **Un manque de flexibilité en matière de zones d'opérations**, puisqu'ils ne peuvent être déployés que sur des corridors bien spécifiques (Asie-Europe essentiellement)
- **Un gros facteur de risque en cas de problème**. Chacun se souvient encore de l'engorgement créé par [l'échouage de l'Ever Given dans le Canal de Suez](#).

On peut donc affirmer que l'accroissement du nombre de ces navires géants, à ce moment précis, **contribue directement au manque de résilience persistant des supply chain internationales.**

- **Les supply chain managers reprennent la barre**

Dans un contexte d'offre maritime abondante et de demande très calme, nous assistons d'une certaine façon à un retour de manivelle post-pandémique, avec **la fin du "just in case" et un retour progressif vers le "just-in-time"**, élément clé de la "normalité" logistique des 30 dernières années. Mais l'heure est venue d'inventer de nouveaux schémas de just-in-time à la lumière des enseignements de la crise.

Les supply chains managers reprennent la main, après trois années où leur mission consistait surtout à tout faire pour éviter les ruptures de stock, et ce à n'importe quel prix. Dans le contexte de la pandémie de Covid-19 et face à l'explosion des taux de fret maritime, les chargeurs ont amorcé la mise en place de sourcings alternatifs rapprochés. Aujourd'hui, la Chine a abandonné sa politique Zéro Covid et les taux de fret au départ de ce pays vers l'Europe et les États-Unis ont retrouvé leurs niveaux d'avant-crise. Mais **la dégradation durable des services maritimes et les risques afférents à l'exploitation de ce type de navires pourraient entretenir le regain d'intérêt des chargeurs pour des approvisionnements de proximité**, plus onéreux mais permettant des délais d'acheminement plus courts et surtout beaucoup mieux maîtrisés.

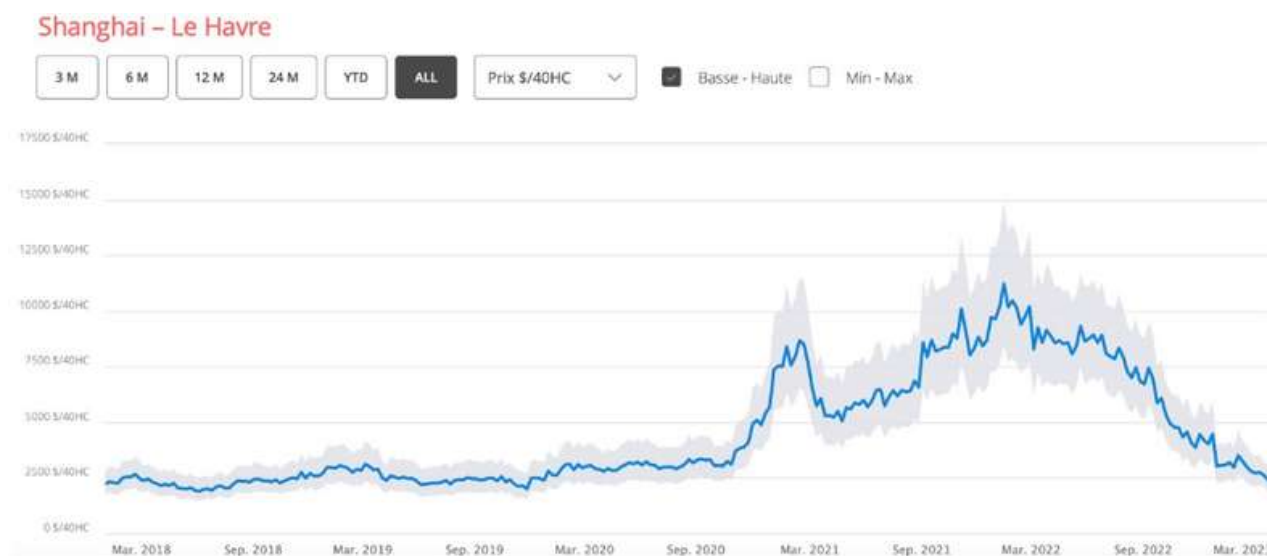
1. LES PRIX

• Asie - Europe

Sur le corridor Chine-Europe, à destination du nord continent, **le seuil des taux à quatre chiffres tient bon sur le spot pour l'instant. Les taux contractuels, jusqu'à la fin de l'année, se positionnent, quant à eux, sous les 2 000 USD le 40'** (free in free out, BAF incluse, hors THC), ce qui est bien faible pour permettre aux compagnies maritimes de gagner de l'argent sur ce trade, surtout avec les volumes actuellement disponibles.

En sortie de Chine sur le West Med, grâce à une offre moins importante et des délais de transit sensiblement meilleurs, **les taux spot sont environ 700 à 1000 USD au-dessus de ce que l'on constate sur le nord continent.** L'écart est même un peu plus important sur les taux contractuels.

Les taux de fret pratiqués actuellement en sortie de Chine font clairement ressurgir le spectre de faillites "à la Hanjin". Les marchés semblent avoir la mémoire courte.



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](#).

Au passage, on ne résiste pas à la tentation de souligner les excès du discours de la grande distribution, quand elle pointait du doigt les tarifs des compagnies maritimes comme facteur principal d'inflation en 2021. Aujourd'hui, alors que les taux de fret dévissent depuis 9 mois, le secteur annonce une montée inéluctable et programmée de l'inflation des prix de détail ce printemps. **La répercussion de la baisse des taux de fret maritime n'est manifestement pas trop à l'ordre du jour pour compenser les augmentations constatées sur d'autres postes...**



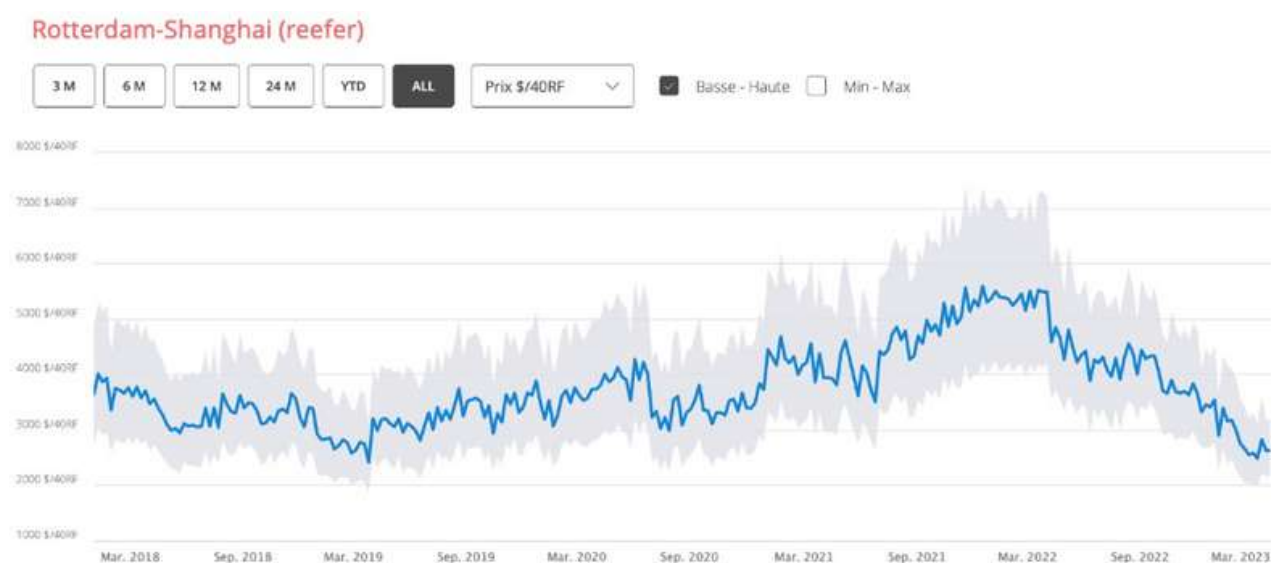
- Europe - Asie

On ne constate **pas de bouleversements sur ce marché export toujours aussi déprimé**. Le fret ne se bouscule pas, et il est entre les mains de quelques commissionnaires et chargeurs qui se savent en position de force. Même le reefer continue de baisser, alors que la demande est supérieure à l'offre.



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](#).

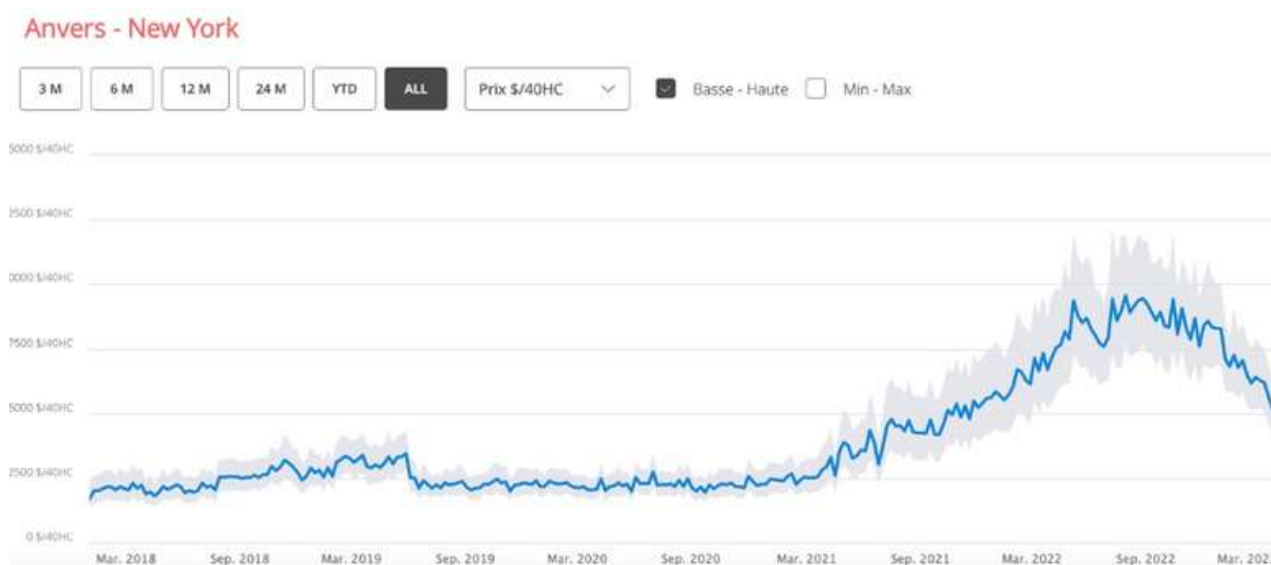


Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Rotterdam et Shanghai, THC incluses, sur la base d'un conteneur 40' Reefer, en port à port.

Source : [Upply](#).

- Europe - USA

Le trade transatlantique, telle une dernière digue, semble céder à son tour à la surcapacité et à une demande insuffisante. Le phénomène était redouté, car c'est une très mauvaise nouvelle pour la rentabilité des compagnies maritimes si la tendance se confirme.



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

Un ajustement de l'offre à la demande

La fin du Nouvel an chinois n'a pas eu d'effets sur la demande. Les armateurs espéraient un retour des commandes qui n'a pas eu lieu. Dans ce contexte de contraction du marché, ils ajustent en permanence leurs services.

Même si d'un mois à l'autre, les annonces de blanks sailings se réduisent, le taux d'annulations atteint encore 9% pour le mois d'avril, indique le consultant britannique Drewry. Sur les 665 voyages annoncés, 62 annulations sont prévues entre le 27 mars et le 30 avril. Pour mémoire, en février nous annonçons 10% d'annulations en mars. L'analyse par alliances montre que The Alliance affiche 36 annulations contre 17 pour Ocean Alliance et 3 pour 2M. Le solde, à savoir 6 annulations, concerne des armateurs opérant en dehors de ces alliances.

Dans ces conditions, le marché demeure encore tendu. Les choix stratégiques des armateurs entre retirer des navires ou réduire la vitesse se font au jour le jour. Invoquant la congestion dans certains ports en Asie, des armateurs, à l'image de ONE et de Cosco, retardent de quelques jours chacun des services. Si un navire ne perd que deux ou trois jours, quand le phénomène est multiplié par le nombre de services et le nombre de navires, cela aboutit en quelques semaines à la suppression d'un service sur les liaisons est-ouest. Selon Sea Intelligence, la capacité annoncée sur le Transpacifique a été beaucoup plus élevée que celle réellement déployée. Sur les liaisons Europe-Asie, en revanche, on note une adéquation entre la capacité annoncée et celle déployée. Enfin, depuis l'Asie vers la Méditerranée, les armateurs ont dû corriger à la hausse leur capacité en raison d'un manque.

- **Transpacifique**

Entre l'Asie et l'Amérique du Nord, **ZIM** a annoncé la fin de son service eCommerce Xpress, démarré en juillet 2020. Par ailleurs, **Hapag Lloyd** a décidé de rejoindre le service AA7 de **Wan Hai**, armateur qui évolue en dehors des alliances. L'armement allemand ajoutera quatre navires à ce service, pour le porter à huit avec une capacité moyenne par navire comprise entre 7 500 EVP et 11 500 EVP. Le service AA7 dessert Ningbo, Taipei, Xiamen, Shenzhen, Ho Chi Minh, Singapour, New-York, Norfolk et Savannah. Il s'agit peut-être d'un premier signe de refonte des alliances en dehors de celles qui existent aujourd'hui. Dans le même temps, Wan Hai cesse son service AA9. Enfin, sur ce leg, **MSC** revoit son service entre l'Asie et la côte Est des États-Unis en enlevant Singapour pour y ajouter les ports de Ningbo, Busan, Balboa (Panama), Caucedo (République dominicaine) et Miami. Cette extension de service s'inscrit dans une stratégie de servir le plus grand nombre de marchés entre deux régions.

- **Europe - Asie**

Tailwind Shipping, le bras armatorial de Lidl, étend son service entre la Chine et l'Europe du Nord en ajoutant le port de Qingdao. De plus, il ajoute cinq navires et permet ainsi d'assurer une desserte quinzomadaire entre Qingdao, Ningbo, Shenzhen, Koper et Barcelone.

Du côté de **l'alliance 2M**, le service Shogun (MSC) ou AE1 (Maersk) est définitivement suspendu, annoncent les deux armateurs. La desserte du port de Rotterdam sera désormais assurée depuis le centre de la Chine par le service AE5 (Maersk) et Griffin (MSC) et celle de Xiamen se fera au travers du AE10 (Maersk) et de Silk (MSC).

The Alliance (Hapag Lloyd, HMM, ONE et Yang Ming) annule ses escales à Ningbo dans le service FE4. Elles seront remplacées par une touchée à Tianjin. La desserte de Ningbo se fera au travers du service FE3. De plus, Wilhelmshaven sera désormais touché par le FE2 et Singapour par le FE3.

- **Méditerranée - Amérique du Nord**

MSC a annoncé une extension de son service entre la Méditerranée et la côte Ouest de l'Amérique du Nord, le California Express. Selon Alphaliner, le port de Vancouver sera directement touché par ce service. Auparavant, MSC assurait la desserte du port canadien au travers d'un feedering avec le Pacific North West Feeder.

- **Transatlantique**

Les taux de fret sur le Transatlantique demeurent encore élevés même si sur ce trade aussi, la baisse s'amorce. Pour prendre plus de parts de marchés, les armateurs consolident leurs services. Sur les liaisons entre l'Europe et l'Amérique du Nord, **MSC** a ajouté des escales à Felixstowe, Anvers et Le Havre à son service Scan Baltic. Désormais ce service touche les ports de Klaipeda, Gdynia, Göteborg, Bremerhaven, Felixstowe, Anvers et Le Havre avant de rejoindre New York, Philadelphie et Norfolk.

Pour leur part, le Saint Laurent Seaway Service, assuré par **Hapag Lloyd et OOCL**, qui relie l'Europe et Montréal, se voit doté d'un nouveau navire de 4 000 EVP.

Pour s'assurer une desserte de plusieurs marchés dans un seul service, Hapag Lloyd a décidé d'ajouter une escale dans le port canadien de Saint-John sur le service entre l'Europe et les Caraïbes. La nouvelle rotation se fera entre Londres, Rotterdam, Hambourg, Anvers, Saint-John, Norfolk, Santa Marta (Colombie), Puerto Limon (Costa Rica), Caucedo (République dominicaine) et retour en Grande-Bretagne.

Un retour des armateurs en Russie

Depuis le mois de février, on constate par ailleurs que certains armateurs ouvrent de nouveaux services vers les ports russes. Dans un premier temps, cela concerne l'ouverture de services vers Saint-Pétersbourg, en Baltique. Aujourd'hui, ce sont les opérateurs russes qui démarrent cette activité. Ainsi, **Ruscon**, filiale armatoriale du groupe de manutention russe Delo, a ouvert une liaison en mars, entre Istanbul (le terminal d'Ambarli) et le port russe de la Baltique. L'opérateur aligne un navire de 700 EVP qui opérera sur une base mensuelle. De plus, **OVP Shipping**, société basée à Hong Kong, ouvre un service tous les 15 jours, entre les ports chinois de Qingdao, Shanghai, Ningbo et Guangzhou vers Saint-Pétersbourg. Il ouvre aussi un service depuis les mêmes ports chinois vers le port russe de la mer Noire, Novorossiysk. Enfin, **Reel Shipping**, société basée dans les Émirats arabes unis, lance un service du port égyptien de Damiette vers Saint-Pétersbourg avec cinq navires de 1700 EVP à 2700 EVP de capacité, indique Dynamar.

Selon le consultant néerlandais, les armateurs ont tous, sauf MSC, suspendu leurs services sur la Russie depuis le mois de février 2022 en raison du conflit en Ukraine. **L'intérêt de retourner vers ces destinations est surtout à bénéficier de taux de fret élevés.** En effet, un taux de fret FAK entre la Chine et les ports russes se négocie actuellement aux alentours de 4 000 \$, selon Dynamar, contre 900 \$ pour les autres ports d'Europe du Nord.

Dans ce contexte de taux de fret élevés depuis l'Asie, des opérateurs s'insèrent sur ce nouveau marché, à l'instar de **Hainan Yangpu Newnew Shipping**, appartenant au commissionnaire chinois Torgmoll, avec des liaisons entre Qingdao, Shanghai, Guangzhou vers Saint-Pétersbourg. **Le groupe russe Transit LLC** ouvre aussi un service entre la Chine, la Corée du sud et la Russie avec cinq navires de 2 100 EVP sur une fréquence de 15 jours, ajoute le consultant néerlandais.

D'autre part, l'ouverture de services vers les ports de mer Noire, principalement Novorossiysk, s'intensifie. Ainsi, **Fesco**, armateur russe dont CMA CGM détient une participation, a ouvert en mars un service depuis l'Inde sur le port de mer Noire, tous les quinze jours. Le service touchera les ports de Mundra, Nhava Sheva, Istanbul et Novorossiysk. La filiale armatoriale du manutentionnaire Delo, Ruscon, améliore son service entre l'Inde et la mer Noire en ajoutant Istanbul et Djeddah en plus de Nhava Sheva et Mundra.

3. LES OPÉRATIONS

Alors que la situation sociale sur les quais reste très tendue à Hambourg et Los Angeles, **le mois de mars a été marqué par les mouvements sociaux en France**. On constate un regain de tension palpable dans les ports, y compris à Dunkerque qui n'avait pas connu de grèves depuis des décennies.

Au-delà de la solidarité syndicale des dockers dans le cadre des journées d'action nationales contre la réforme des retraites, il paraît opportun de rappeler que les dockers français ne disposent pas d'un régime spécial de retraite, comme on l'entend parfois. Les dockers bénéficient simplement de départs anticipés conventionnels en raison de la pénibilité du travail, comme d'autres métiers. Si l'âge légal de départ à la retraite est reculé, cela pourra avoir aussi un impact sur ce système dérogatoire.

L'impact des mouvements sociaux en France

Sur la façade atlantique et la Manche, **beaucoup d'escales prévues ont été perdues au profit du Benelux et du Royaume-Uni** car cette fois, CMA CGM n'a pas pu compter sur Dunkerque autant qu'elle l'aurait souhaité. Un vrai effet d'aubaine pour les ports du Benelux, confrontés par ailleurs à une forte baisse de volumes.

Pour les chargeurs, ces mouvements sont synonymes de délais supplémentaires et de surcoûts, les compagnies se réfugiant derrière la force majeure. En dehors du trafic conteneurisé, la situation est presque plus pénalisante pour les navires de vracs liquides et solides qui, eux aussi, au mieux attendent et au pire se déroutent vers d'autres ports au profit d'autres clients. L'impact pour notre économie est important.

Sur le port de Marseille-Fos, la situation est plus contrastée entre les bassins Est, à Marseille, où l'activité short sea est perturbée par d'énormes problèmes de réception des chauffeurs, et les bassins ouest, à Fos, où les navires deep-sea conteneurisés jouent pour l'instant majoritairement l'attente en rade.

Pourquoi les compagnies sont-elles plus rapides pour contourner l'escale du Havre que celle de Fos? Principalement par manque d'options alternatives, et non par fidélité particulière au port phocéén. Opérationnellement, le Bénélux se substitue presque naturellement au Havre, ce qui n'est pas le cas de Gênes et Barcelone, ports de ville aux surfaces d'accueil réduites, qui ne peuvent accepter facilement un surcroît brutal d'activité.

Autre conséquence de ces mouvements sociaux, **les surcoûts en matière de frais de détention et surestaries pour les conteneurs bloqués à quai**, sans possibilité de retrait par les clients durant les périodes de grève. Union TLF Overseas, la fédération des commissionnaires de transport, a interpellé les compagnies maritimes travaillant en France sur la nécessité de bénéficier de franchises supplémentaires dans ce cas précis afin de ne pas pénaliser un peu plus la marchandise déjà chahutée par les interruptions de service dans les ports français. Les compagnies rappellent que cette grève engendre pour elles-aussi un manque à gagner. **Cependant, la porte n'est pas fermée aux discussions commerciales au cas par cas.**

Pour tous les professionnels du transport maritime conteneurisé, la période est particulièrement difficile. Les chiffres du mois de mars sont bien partis pour être catastrophiques.



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