

# PANORAMA FINANCIER DES PRINCIPAUX GROUPES DE TRANSPORT MONDIAUX

ÉDITION 2023 (résultats financiers 2022)

upply

## AVANT-PROPOS

---

Avec sa solution [SMART](#), Upply fournit aux professionnels du transport et de la logistique des outils de benchmark des prix de transport de marchandises. Ces outils, qui combinent Data Science et Expertise Métier, permettent de **suivre et d'anticiper l'évolution des taux de fret** pour le transport routier en Europe et aux États-Unis ainsi que pour le transport maritime conteneurisé et le fret aérien à l'échelle mondiale.

Nous avons aussi à cœur de faire parler les chiffres. Tout au long de l'année, Upply publie [des analyses de marchés et des baromètres du transport](#) qui permettent de contextualiser l'évolution des prix.

Enfin, en tant qu'acteur du marché transport & logistique, nous souhaitons œuvrer à la reconnaissance de son importance stratégique et économique, souvent méconnue. C'est pourquoi nous publions annuellement un **Panorama financier des principaux groupes de transport mondiaux**.

Ce document a pour objectif de mesurer, avec un peu de recul, l'impact des grandes tendances de l'année précédente sur le marché et sur la situation des principaux opérateurs de transport actifs à l'international. Pour ce faire, **le panorama financier repose sur des classements par type d'activité, basés sur le chiffre d'affaires**. Nous nous permettons toutefois de recommander la plus grande prudence dans l'interprétation des chiffres et les velléités de comparaison. Les grands groupes mondiaux ont souvent des activités très diverses, et qu'ils ne répertorient pas tous de la même manière. Notre ambition n'est donc pas tant de publier un palmarès que de mettre en lumière le poids d'un secteur essentiel et la valeur de ses leaders. L'exercice est délicat, et suppose parfois des choix qui sont explicités dans notre méthodologie[1] ou dans les classements eux-mêmes.

---

[1] Voir méthodologie en Annexe 1 p.46

En dressant le bilan de mutations en cours, chiffres à l'appui, nous espérons que ce panorama apportera un éclairage utile à votre activité. N'hésitez pas à nous contacter si vous souhaitez obtenir des précisions ou tout simplement partager avec nous votre expertise et votre vision du marché. Enfin, malgré notre vigilance, nous ne sommes pas à l'abri d'une erreur. Si vous détectez des informations qui vous semblent erronées, n'hésitez pas à nous le signaler pour que nous puissions procéder aux vérifications et apporter les modifications nécessaires.

Bonne lecture

**Anne Kerriou**  
**Responsable éditoriale**  
[anne.kerriou@upply.com](mailto:anne.kerriou@upply.com)



**SMART** by **upply**

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

**DÉCOUVREZ SMART**

The image shows a laptop displaying the SMART dashboard. The dashboard includes a gauge for 'Median' at 1,599 €, an 'Indice de confiance' (Confidence Index) with a green 'A' rating, and an 'Empreinte environnementale' (Environmental Footprint) section with various metrics like CO2, SO2, and NOx.

## SOMMAIRE

---

Les grandes tendances du marché transport et logistique en 2022 .....	<b>p. 5</b>
Les principaux groupes mondiaux du transport et de la logistique .....	<b>p. 11</b>
Panorama du transport maritime .....	<b>p. 22</b>
Panorama du fret aérien .....	<b>p. 31</b>
Panorama du transport routier .....	<b>p. 41</b>
Méthodologie .....	<b>p. 46</b>



## LES GRANDES TENDANCES DU MARCHÉ TRANSPORT ET LOGISTIQUE EN 2022

---



**L'activité économique a significativement ralenti en 2022, notamment à partir du deuxième semestre. Cela a conduit à un rééquilibrage du rapport de force entre chargeurs et prestataires avec à la clef une baisse des taux de fret, plus ou moins progressive selon les secteurs.**

En 2021, le rebond économique avait littéralement dopé les résultats financiers des grandes groupes mondiaux du transport et de la logistique. Certaines voix s'étaient même élevées, à l'époque, pour pointer du doigt certains groupes, soupçonnés d'être des "profiteurs de crise". L'année 2022 démontre à quel point ces indignations étaient exagérées, face à ce qui ne relevait finalement que d'un mécanisme de marché très classique : en période de forte demande, l'accès aux capacités se complique et les prix montent. Et en cas de retournement de tendance, le phénomène s'inverse...

### **La fin du cycle de rebond**

Au premier semestre 2022, l'activité économique est restée dynamique. Les taux de fret ont donc continué à grimper dans tous les secteurs du transport durant cette période.

En revanche, **le marché s'est nettement retourné à partir du 2<sup>e</sup> semestre**. Sur l'ensemble de l'année, la croissance du PIB mondial a été divisée par deux par rapport à 2021, passant de + 6% à + 3,1%, selon les chiffres de la Banque mondiale. Le commerce mondial de marchandises a subi de plein fouet ce ralentissement. Le taux de croissance des échanges de biens a chuté de +9,8% en 2021 à +2,7% en 2022, indiquent les statistiques de l'Organisation mondiale du commerce. Sur le front de la demande, les opérateurs de transport et les logisticiens ont donc commencé à sentir une inflexion au second semestre, mais **les performances du premier semestre ont permis à la plupart d'enregistrer des résultats records sur l'ensemble de l'exercice** (voir le tableau des leaders mondiaux du transport et la logistique p.13).

### Une spirale inflationniste aggravée par la guerre

En Europe et aux États-Unis, l'année 2022 a été marquée par des niveaux d'inflation qui n'avaient pas été atteints depuis plusieurs décennies. Le mouvement s'est amorcé au deuxième semestre 2021. L'emballement a d'abord été nourri par **la surchauffe de la demande**, qui a engendré des pénuries de matières premières ou de composants critiques, avec en cascade une désorganisation et une congestion des chaînes logistiques. Les difficultés d'accès aux biens intermédiaires et aux capacités de transport ont alors fait flamber les prix.

Fin 2021, les banques centrales voulaient encore croire à un épiphénomène qui se calmerait en même temps que cette surchauffe de la demande. Mais **un facteur est venu aggraver la situation en 2022 : le déclenchement de la guerre en Ukraine**. Ce conflit a déstabilisé les approvisionnements en énergie de l'Europe, engendrant une flambée des prix du pétrole et du gaz. Le secteur transport et logistique a donc subi une explosion de ses coûts d'exploitation, avec une capacité plus ou moins importante à répercuter la hausse selon les secteurs. Plusieurs États ont mis en place des aides pour les particuliers et pour les entreprises, en particulier pour les transporteurs routiers, afin de les aider à passer ce cap difficile.

Leur situation était d'autant plus compliquée que **l'augmentation des prix a nourri les revendications salariales, dans un secteur qui manque déjà de main d'œuvre**. Les coûts de personnel ont donc eux aussi subi une pression inflationniste.

Enfin, si la fluidité des chaînes logistiques s'est améliorée tout au long de l'année 2022 après un pic de congestion à l'automne 2021, il était prématuré de parler d'un retour à la normale. **Les confinements stricts décidés brutalement par la Chine dans le cadre de sa politique Zéro Covid** ont nui à la régularité des services durant une bonne partie de l'année. Cette politique n'a été abandonnée qu'en décembre 2022.

### Rééquilibrage ou déséquilibre inversé ?

L'augmentation des prix a atteint de tels niveaux qu'elle a fini par peser suffisamment sur le pouvoir d'achat des ménages pour conduire à une accalmie de la demande au 2<sup>e</sup> semestre 2022. Par ailleurs, pour inverser cette trajectoire ascendante de l'inflation, **les banques centrales américaines et européennes ont durci considérablement leurs politiques monétaires**, et donc les conditions d'accès au crédit. Un facteur qui touche les ménages, mais aussi les capacités d'investissements des entreprises, par ailleurs confrontées à une forte hausse des coûts de l'énergie, des matières premières et des biens intermédiaires.

Dans ce contexte d'accalmie de la demande, **les chargeurs ont retrouvé un certain pouvoir de négociation en fin d'année**. D'une part, les phénomènes de congestion des chaînes logistiques ont commencé à s'estomper. D'autre part, les prix du transport international, et en particulier les taux de fret maritime, sont repartis à la baisse. Sur certains axes, en particulier sur l'Asie-Europe et le Transpacifique, la chute a même été plus rapide et brutale que ce qu'anticipaient les compagnies maritimes.

Le transport routier a suivi une tendance similaire, mais dans des proportions moindres, avec un temps de décalage et pas forcément pour les mêmes raisons qu'à l'international. En 2021, la progression des taux de fret routier en Europe a démarré un peu plus tard que dans le transport international et s'est révélée beaucoup plus limitée puisqu'elle était de l'ordre de 3,6% pour l'ensemble de l'année par rapport à 2021, contre des croissances à deux chiffres sur la plupart des corridors dans le transport maritime de conteneurs et dans le fret aérien. Le déclenchement de la guerre en Ukraine, en février 2022, a accéléré le mouvement de hausse, en raison des mécanismes de répercussion des augmentations du prix du carburant. Dans le transport routier européen, l'augmentation des taux de fret s'est ainsi poursuivie jusqu'au 3<sup>e</sup> trimestre 2022, alors que les prix ont décroché un peu plus tard à l'international.

Évolution des taux de fret médians en 2022				upply
	S2 2022 / S1 2022	S1 2022 / S1 2021	S2 2022 / S2 2021	2022 / 2021
<b>MARITIME *</b>				
Asie-Europe	- 23 %	+ 52 %	- 16 %	+ 13 %
Europe-Asie	- 8 %	+ 26 %	+ 2 %	+ 13 %
Europe-US Côte Est	+ 12 %	+ 303 %	+ 84 %	+ 148 %
Asie-US Côte Ouest	- 32 %	+ 127 %	- 39 %	+ 7 %
<b>AÉRIEN *</b>				
Asie-Europe	- 10 %	+ 39 %	+ 6 %	+ 21 %
Europe-Asie	+ 11 %	+ 25 %	+ 33 %	+ 29 %
Europe-US	- 5 %	- 3 %	- 1 %	- 2 %
US-Europe	- 4 %	+ 7 %	0 %	+ 4 %
<b>ROUTE *</b>				
Europe	+ 7 %	+ 9 %	+ 14 %	+ 12 %
Intra France	+ 7 %	+ 11 %	+ 17 %	+ 14 %

Source : [Upplly](#); prix facturés, spot et contractuels.

Historiquement, le rapport de force entre chargeurs et prestataires a quasiment toujours été favorable aux premiers. **La période juillet 2020 - juillet 2022, avec ses difficultés d'accès aux capacités et ses prix de transport stratosphériques, fait figure d'anomalie bien ponctuelle.** Alors que s'amorce une baisse des volumes à transporter, les chargeurs ont repris la main et n'hésitent pas à en profiter, notamment dans le secteur maritime où ils ont eu la sensation d'être particulièrement mal traités durant deux ans...

### Des transformations structurelles

Peut-on alors parler d'un retour aux fondamentaux de la supply chain qui prévalaient avant la pandémie de Covid 19 ? Certainement pas.

Les directions Supply Chain avaient parfois du mal à se faire entendre sur le chapitre de l'analyse de risques, souvent délaissé au profit de la maîtrise des coûts. Il serait exagéré d'imaginer que la tendance s'est totalement inversée. Maintenant que la fluidité des opérations retrouve des niveaux satisfaisants, **la pression sur les coûts revient. Mais les arguments en faveur d'une sécurisation des approvisionnements sont cependant mieux entendus.** La pandémie de Covid 19 puis la guerre en Ukraine ont donné corps à l'impensable (ou l'impensé).

La traduction la plus concrète de cette nouvelle prise en compte des facteurs de risque est sans conteste le mouvement de reconfiguration des chaînes logistiques, consistant à **diversifier les sources d'approvisionnement et les lieux de production**, notamment vers des pays "amis" et/ou vers des pays plus proches des bassins de consommation. La pandémie de Covid 19 a engendré une prise de conscience de la vulnérabilité des supply chains, qui a conduit les entreprises à inscrire à leur agenda la mise en place d'une stratégie de "dérisqueage". Mais ce qui n'était encore qu'à l'état de réflexion fin 2021 a clairement été accéléré par la guerre en Ukraine. [La diversification commence à se concrétiser](#) sur le terrain.

**Sur la question du rapport de force chargeurs-transporteurs, on peut avoir en revanche la sensation que le système pré-pandémique est nouveau à l'œuvre.** Pourtant, la traditionnelle logique dominant/dominé risque d'être bouleversée par deux enjeux majeurs : la transition énergétique et la pénurie de main d'œuvre.

Le réchauffement climatique commence à devenir une réalité palpable, avec une multiplication d'événements extrêmes aux lourds impacts financiers. Alors que les États ont longtemps tergiversé sur les mesures à prendre et leur ampleur, ces récentes évolutions pourraient favoriser des politiques plus fermes et plus vigoureuses. Sur ce dossier, **en tant que gros émetteur de CO2, notamment, le transport est en première ligne.** L'innovation technologique pour permettre une décarbonation du secteur est au cœur des préoccupations, et des solutions prometteuses émergent. Mais **cette décarbonation a un coût colossal, qui sera nécessairement partagé par les prestataires, les clients, et le consommateur final.** Une logique partenariale qui s'accommode mal de la relation dominant/dominé.

Le secteur du transport et de la logistique est par ailleurs confronté à un manque d'attractivité qui fait peser **un vrai risque de pénurie de main d'œuvre**, déjà sensible dans certains secteurs et métiers, comme celui de conducteur routier. Là encore, les réflexions sur l'amélioration des conditions de travail seront nécessairement conjointes.

**Pour l'instant, les vieux démons semblent toujours en embuscade. Au moindre retournement de tendance, les prix de transport oscillent en fonction du rapport de force. Au cours des années qui viennent, il sera pourtant stratégique d'intégrer la transition énergétique et la main d'œuvre dans l'équation offre-capacité. Il en va de la future compétitivité des entreprises.**

## LES PRINCIPAUX GROUPES MONDIAUX DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE

---



**Les grands groupes mondiaux du secteur transport & logistique ont à nouveau bénéficié d'une conjoncture très favorable en 2022. La plupart enregistrent une amélioration de leurs revenus et de leur rentabilité, battant ainsi de nouveaux records... avant l'orage.**

Notre panorama financier, avant de présenter des tableaux pour chaque grand secteur du transport de marchandises, présente un palmarès des principaux prestataires logistiques mondiaux, toutes activités confondues (voir notre méthodologie en annexe p.46). Nous avons retenu des groupes dont le périmètre d'activité inclut une branche Freight Forwarding et/ou Logistique, et qui sont actifs à l'international.

**L'objectif est ici de donner une idée du poids global du secteur et non d'évaluer les opérateurs les uns par rapport aux autres puisque le périmètre de leurs activités n'est pas comparable.**

Dans sa globalité, **le secteur transport & logistique a connu à nouveau en 2022 une année très satisfaisante d'un point de vue financier.** La palme de la croissance revient une nouvelle fois aux compagnies maritimes. Certes, on ne retrouve pas les taux de croissance à 3 ou 4 chiffres de 2021, mais toujours une solide progression, sur une base de référence élevée. **Les compagnies maritimes ont enregistré des résultats record en 2022,** malgré le ralentissement de l'activité qui a commencé à se traduire dans les chiffres au 2<sup>e</sup> semestre.

Prudents, les leaders du marché du transport maritime conteneurisé ont d'ailleurs pris soin de profiter de la manne accumulée en 2021 et 2022 pour diversifier leurs activités et se mettre ainsi un peu plus à l'abri des retournements de tendance en investissant sur l'ensemble de chaîne logistique. **Ils concurrencent d'ailleurs les principaux acteurs de la commission de transport dans cette course à la consolidation.**

Si les compagnies maritimes et les logisticiens ont connu une actualité foisonnante, force est de constater que **les spécialistes du transport express restent les maîtres du jeu, même s'ils doivent aussi ce statut à la diversification de leurs activités.** UPS, DHL et FedEx, les trois principaux groupes mondiaux en matière de transport express, occupent tout simplement les trois premières places du podium.

## Les principaux groupes mondiaux de transport et de logistique en 2022



Société	Pays	CA 2022 (Millions USD)	2022/2021 (%)	EBITDA 2022 (Millions USD)	2022/2021 (%)	RN (***) 2022 (Millions USD)	2022/2021 (%)
<b>UPS</b>	US	<b>100 338</b>	<b>+ 3,1 %</b>	<b>18 717</b>	<b>- 7,5 %</b>	<b>11 548</b>	<b>- 10,4 %</b>
dont Supply Chain Solutions*		16 431	- 5,7 %	-	-	-	-
<b>DHL Group</b>	DE	<b>99 302</b>	<b>+ 15,5 %</b>	<b>14 918</b>	<b>+ 9,9 %</b>	<b>5 635</b>	<b>+ 6,1 %</b>
dont DHL Global Forwarding, Freight*		31 768	+ 32,3 %	-	-	-	-
dont DHL Supply Chain*		17 278	+ 18,5 %	-	-	-	-
<b>FedEx (1)</b>	US	<b>90 155</b>	<b>- 3,6 %</b>	<b>10 215</b>	<b>+ 5,9 %</b>	<b>3 970</b>	<b>+ 3,4 %</b>
<b>Groupe Maersk</b>	DK	<b>81 529</b>	<b>+ 32,0 %</b>	<b>36 813</b>	<b>+ 53,2 %</b>	<b>29 321</b>	<b>+ 62,6 %</b>
dont Logistics & Services*		14 423	+ 46,7 %	1 378	+ 51,9 %	-	-
<b>Groupe CMA CGM</b>	FR	<b>74 500</b>	<b>+ 33,1 %</b>	<b>33 310</b>	<b>+ 44,1 %</b>	<b>24 880</b>	<b>+ 39,1 %</b>
dont Segment "Logistics"*		16 090	+ 47,6 %	1 223	+ 38,7 %	-	-
<b>Cosco Shipping Holdings</b>	CN	<b>58 107</b>	<b>+ 17,2 %</b>			<b>19 527</b>	<b>+ 26,5 %</b>
<b>Kuehne + Nagel</b>		<b>45 062</b>	<b>+ 17,3 %</b>	<b>4 746</b>	<b>+ 23,2 %</b>	<b>2 942</b>	<b>+ 30,4 %</b>
<b>Deutsche Bahn (DB Cargo + DB Schenker)*</b>	DE	<b>34 541</b>	<b>+ 17,6 %</b>	-	-	-	-
dont DB Schenker*		29 026	+ 20,3 %	2 641	+ 37,6 %	-	-
<b>DSV</b>		<b>33 300</b>	<b>+ 29,3 %</b>	<b>4 278</b>	<b>+ 48,3 %</b>	<b>2 497</b>	<b>+ 57,0 %</b>
<b>Groupe La Poste (Services-Courrier-Colis+Geopost)*</b>	FR	<b>24 762</b>	<b>+ 2,6 %</b>	-	-	-	-
dont Geopost*		16 251	+ 5,9 %	-	-	-	-
<b>CH Robinson</b>	US	<b>24 697</b>	<b>+ 6,9 %</b>	<b>1 360</b>	<b>+ 15,9 %</b>	<b>941</b>	<b>+ 11,5 %</b>
dont Global Forwarding*		6 812	+ 1,2 %	-	-	-	-
<b>Nippon Express (2)</b>	JP	<b>19 921</b>	<b>nd</b>	<b>2 259</b>	<b>nd</b>	<b>849</b>	<b>nd</b>
<b>NYK (3)</b>	JP	<b>19 901</b>	<b>+ 14,7 %</b>	-	-	<b>7 797</b>	<b>+ 0,7 %</b>
dont Logistics*		6 561	+ 1,8 %	-	-	-	-
<b>Expeditors</b>	US	<b>17 071</b>	<b>+ 3,3 %</b>	<b>1 882</b>	<b>- 4,0 %</b>	<b>1 357</b>	<b>- 4,2 %</b>
<b>Groupe SNCF (Geodis + Rail Logistics Europe)*</b>	FR	<b>16 227</b>	<b>+ 23,5 %</b>	<b>1 442</b>	<b>+ 16,1 %</b>	-	-
dont Geodis*		14 430	+ 25,8 %	1 223	+ 21,8 %	-	-
<b>Sinotrans</b>	CN	<b>16 174</b>	<b>- 12,4 %</b>	<b>1 117</b>	<b>+ 6,8 %</b>	<b>605</b>	<b>+ 9,6 %</b>
dont Forwarding and related business*		10 328	- 19,1 %	-	-	-	-
<b>Bolloré Transport &amp; Logistics*</b>	FR	<b>11 263</b>	<b>+ 41,9 %</b>	<b>608</b>	<b>+ 81,2 %</b>	-	-
dont Bolloré Logistics*		7 477	+ 41,1 %	460	+ 79,0 %	-	-
<b>Kerry Logistics</b>	HK	<b>11 065</b>	<b>+ 9,8 %</b>	-	-	<b>457</b>	<b>- 54,9 %</b>
dont International Freight Forwarding*		8 607	+ 13,9 %	-	-	-	-
<b>Dachser</b>	DE	<b>8 517</b>	<b>+ 14,9 %</b>	-	-	-	-
<b>XPO Logistics</b>	US	<b>7 718</b>	<b>+ 7,2 %</b>	<b>997</b>	<b>+ 22,8 %</b>	<b>666</b>	<b>+ 82,0 %</b>

**Sources :** CA : rapports annuels des compagnies et publications des résultats financiers ; variations calculées en monnaie locale d'origine. (1) Exercice fiscal : 1er juin 2022 - 31 mai 2023; (2) Depuis 2022, l'exercice fiscal de Nippon Express correspond à l'année calendaire. La société n'a pas publié d'éléments de comparaison avec l'exercice précédent. (3) Exercice fiscal : 1er avril 2022 - 31 mars 2023; (\*) Branche d'activité du groupe; (\*\*\*) RN = résultat net; nd = non disponible.

## Focus sur le Top 5

**Le groupe UPS**, pour la première fois de ses 115 ans d'histoire, a franchi en 2022 la barre des 100 milliards de dollars de chiffre d'affaires, pour 6,2 milliards de colis livrés. L'activité de transport de colis aux États-Unis a généré 64% des revenus (64,2 Md\$, + 6,5%), contre 19,6% pour l'activité colis à l'international (19,7 Md\$, +0,8%) et 16,4% pour la branche Supply Chain Solutions (16,4 Md\$, - 5,7%). Sur le marché domestique US, UPS a enregistré une baisse de 3,1% du volume moyen de colis, attribuée entre autres à la hausse de l'inflation et au fait que les consommateurs ont réorienté une partie de leurs dépenses vers les services. Le chiffre d'affaires reste cependant en hausse, dopé notamment par l'augmentation des surcharges carburant en début d'année, en lien avec la flambée des prix de l'énergie. Sur le segment du colis international, UPS a pâti également d'une baisse de la demande liée au contexte économique, mais aggravée par des éléments géopolitiques comme la guerre en Ukraine et les confinements en Chine. La hausse du dollar a aussi affecté les volumes de certains grands clients d'UPS à l'export.

**Dans la branche Supply Chain Solutions, la commission de transport constitue la principale source de chiffre d'affaires**, mais décline de 9,4% à 8 943 M US\$. La branche logistique poursuit en revanche sa progression, en croissance de 12,3% à 5 351 M US\$. UPS investit notamment beaucoup dans la logistique de la santé. L'acquisition de BOMI Group, réalisée au 4<sup>e</sup> trimestre 2022, devrait encore contribuer à alimenter la croissance de la société américaine sur ce segment en 2023. En 2021, UPS avait cédé son activité de transport routier LTL UPS Freight à TFI International. La perte de chiffre d'affaires n'a pas été compensée par les autres activités, en raison de la chute enregistrée dans la commission de transport. En revanche, la marge d'exploitation de la division Supply Chain solutions est passée de 9,9% à 10,8%.

**Le groupe Deutsche Post DHL, rebaptisé DHL Group en juin 2023,** s'approche également de la barre des 100 milliards de dollars de revenus. Pour la première fois en 2022, la branche Global Forwarding/Freight constitue la principale source de chiffre d'affaires du groupe, avec une part de 30,5% contre 28,6% pour la division Express. **Cette branche dédiée à la commission de transport a dégagé 31,8 milliards US\$ de revenus (30,2 Md€), soit une croissance de 32,3%.** Les taux de fret élevés dans le transport aérien et surtout dans le transport maritime ont évidemment contribué à ce résultat. Le chiffre d'affaires de DHL Global Forwarding a augmenté de 18,7 % dans la commission de transport aérien et de 61,3 % dans la commission de transport maritime, contre une hausse plus modeste de 10,8 % dans le transport routier (voir les détails p. 28 pour le maritime, p. 40 pour l'aérien et p. 42 pour le routier). La forte croissance du chiffre d'affaires dans la commission de transport maritime s'explique également par [le rachat du commissionnaire de transport Hillebrand](#), effectif depuis mars 2022. Si l'on exclut l'impact de cette opération, la progression des revenus de DHL Group dans la commission de transport maritime en 2022 s'établit à 41,5%. **Le résultat d'exploitation de la branche Global Forwarding/Freight affiche également une spectaculaire hausse de 77,4%,** malgré un net ralentissement au 4<sup>e</sup> trimestre.

**L'activité de transport express a été beaucoup plus perturbée, touchée notamment par la décélération du commerce en ligne.** Malgré un chiffre d'affaires de 29 md\$ (27,6 Md€), en croissance de 13,9% (+2,3% hors effet de change et carburant), elle est donc devancée pour la première fois en 2022 par la division Global Forwarding/Freight. Le résultat d'exploitation se contracte de 4,6% dans cette division Express.

La branche Supply Chain, qui représente 17,3% des revenus du groupe, a connu pour sa part des développements encourageants en 2022, avec une augmentation des revenus du 18,5%, à 17,3 Md\$ (16,4 Md€), et une croissance de 26,7% pour le résultat d'exploitation.

**FedEx** fait partie des rares prestataires à enregistrer un déclin de son chiffre d'affaires. Cela s'explique notamment par le décalage de son exercice fiscal, qui court du 1er juin au 31 mai. Par conséquent, **le ralentissement économique sensible depuis le 4<sup>e</sup> trimestre 2022 se fait sentir sur les deux tiers de l'exercice.** Ce déclin des revenus est imputable à l'activité de transport express, dont le chiffre d'affaires a diminué de 7% pour atteindre 42,7 milliards de dollars. Elle n'en constitue pas moins le pilier du groupe, en représentant 47% des revenus, suivie par la division FedEx Ground et ses 33,5 milliards de dollars de revenus (+1% par rapport à l'exercice fiscal précédent) et loin derrière la branche FedEx Freight, qui totalise 9,6 Md\$ de revenus (+1%). En termes de résultat d'exploitation, en revanche, FedEx Ground domine en totalisant 3 140 M\$ (+19%), tandis que ce chiffre a chuté de 64% pour atteindre 1 064 M\$ dans la branche FedEx Express. Alors qu'elle arrivait en tête lors de l'exercice fiscal précédent en termes de résultat d'exploitation, la branche FedEx Express est également devancée par FedEx Freight (+16% à 1 925 M\$). Le résultat d'exploitation de FedEx Express a notamment diminué en raison de la baisse des volumes mondiaux, "partiellement compensée par la baisse des dépenses et l'augmentation des recettes unitaires sur le marché intérieur américain", a souligné le groupe à propos des résultats du 4<sup>e</sup> trimestre. Pour faire face à cette situation, FedEx Express poursuit sa politique de réduction des coûts structurels, notamment en anticipant le retrait de certains avions.

Au sein du Top 5 mondial, **Maersk et CMA CGM détiennent pour la seconde année consécutive la palme de la croissance**, qu'il s'agisse du chiffre d'affaires, de l'EBITDA ou du résultat net. L'augmentation des taux de fret maritime a contribué à cette progression, même si la chute des prix a été brutale au second semestre. Mais c'est bien la diversification des activités qui a porté ses fruits. **Pour Maersk comme pour CMA CGM, la croissance des revenus dans la branche logistique tourne autour de 47%**, quand elle se "limite" à 32-33% sur l'activité historique de transport maritime de conteneurs (voir p. 24). En 2022, le rythme des acquisitions de ces deux groupes s'est ralenti. En revanche, début 2023, CMA CGM a annoncé une nouvelle opération majeure: le rachat de Bolloré Logistics (voir p. 18).

## Focus sur la commission de transport

Pour la majeure partie des acteurs de la commission de transport, la flambée des revenus a clairement été nourrie par la poursuite de l'augmentation des taux de fret maritime, et dans une proportion nettement moindre par l'augmentation des taux de fret aérien. L'EBITDA a également connu une trajectoire très favorable, illustrant une capacité certaine à répercuter la hausse des coûts lorsque l'activité économique était encore suffisamment dynamique. En revanche, le vent a commencé à tourner en fin d'année, et 2023 s'annonce sous des auspices nettement moins favorables.

**Kuehne + Nagel** reste un leader solide sur cette activité. Le groupe suisse a atteint des résultats records en termes de chiffre d'affaires et d'Ebitda en 2022.

**DSV** consolide lui aussi sa place de n°2 mondial en 2022, avec notamment la finalisation du rachat de l'entreprise Global Integrated Logistics (GIL) d'Agility. Le groupe danois, qui enregistre une hausse de près de 30% de son chiffre d'affaires, franchit ainsi le cap des 30 milliards de dollars de revenus. Son appétit ne faiblit pas. "Les acquisitions et les intégrations réussies d'UTi Worldwide, de Panalpina et de l'activité Global Integrated Logistics d'Agility nous ont transformés en l'un des trois principaux acteurs mondiaux de notre secteur. Nous continuons à nous concentrer sur l'équilibre entre une croissance organique stable et supérieure au marché et une stratégie d'acquisition active. (...) **Dans le secteur fragmenté du transport et de la logistique, nous pensons qu'il est possible de poursuivre la consolidation** et nous continuerons à surveiller le marché à la recherche d'opportunités pertinentes et créatrices de valeur", précise DSV dans son rapport annuel.

**DHL Global Forwarding** reste au coude à coude avec DSV, grâce au rachat d'Hillebrand, notamment.

L'acquisition de **Bolloré Logistics** devrait permettre à **CMA CGM** d'entrer dans le Top 5 mondial de la commission de transport et de la logistique. Le chiffre d'affaires cumulé de la division logistique de CMA CGM et de Bolloré Logistics en 2022 atteint en effet 23,6 milliards de dollars. Le groupe se positionne ainsi, sur le papier, derrière Kuehne + Nagel, DSV, DHL et DB Schenker. Déjà, en 2022, le groupe CMA CGM détrône Geodis du rang de n°1 français sur les activités de logistique et commission de transport, avec un chiffre d'affaires de 16 milliards de dollars, contre 14,4 milliards pour Geodis. CMA CGM a finalisé en 2022 trois acquisitions stratégiques dans ce secteur : l'activité Commerce & Lifecycle Services d'Ingram Micro (logistique du e-commerce), Colis Privé (livraison de colis à domicile et en point relais en France, en Belgique et au Luxembourg) et Gefco.

Globalement, les groupes européens dominent très nettement le marché de la commission de transport. Deux Américains positionnés sur ce segment de marché figurent dans le Top 20, **Expeditors** et **C.H. Robinson**. Le premier a franchi le cap des 17 milliards de dollars de chiffre d'affaires, mais affiche un EBITDA et un résultat net en repli. Le groupe a subi le ralentissement économique, mais aussi une cyber-attaque qui a perturbé ses activités en début d'année. Le Japonais **Nippon Express** fait également partie des grands acteurs historiques de la commission de transport. Seul représentant de la Chine sur cette activité, **Sinotrans**, dont la branche "Forwarding and Related Business" inclut l'aérien et le maritime mais aussi la commission de transport ferroviaire, a été pénalisé en 2022 par la politique Zéro Covid de la Chine.

## Focus sur les groupes français

**CMA CGM a confirmé sa position de leader français, et s'apprête à consolider un peu plus sa position avec l'acquisition de Bolloré Logistics**, comme nous l'avons vu précédemment. En 2022, l'activité logistique représente 22,6% des revenus et 3,7% de l'Ebitda pour le groupe CMA CGM, avec une légère érosion de la marge d'Ebitda pour cette branche (-0,5 points à 7,6%). Le groupe a par ailleurs développé ses activités dans le fret aérien. CMA CGM Air Cargo a reçu son Certificat de Transporteur Aérien le 1er juin 2022 et a noué un partenariat stratégique de long terme avec Air France-KLM pour accélérer le développement de cette activité (voir p. 38). Le groupe prévoit de disposer d'une flotte de 12 avions cargo en 2026. Pour l'instant, l'activité de transport maritime conteneurisé reste toutefois largement dominante (voir p. 24).

**Le palmarès tricolore du top 20 est complété par le groupe La Poste et le groupe SNCF.** La croissance du Groupe La Poste, pour les branches Services-Courrier-Colis et Geopost qui sont les seules prises en compte dans notre classement, s'établit à 2,6%. Les volumes ont été affectés par le contexte économique. "L'activité Colis Entreprise, rattachée à la branche Services-Courrier-Colis, a généré un chiffre d'affaires de 2 124 millions d'euros (2 233 M US\$), en repli de 5,7%, traduisant un recul des volumes de colis de -9,8% à jours ouvrés équivalents. Après une forte croissance du e-commerce jusqu'à la fin du premier semestre 2021 (générant un effet de base défavorable), 2022 est marquée par les premiers effets du retour de l'inflation pesant sur la consommation des ménages", indique le groupe. La branche Geopost a quant à elle dégagé un chiffre d'affaires de 15 573 millions d'euros (16,4 Md\$), en croissance de 5,9%.

Le **Groupe SNCF**, enfin, a réalisé un très bon exercice 2022. La reprise du trafic voyageurs, après les années Covid, a bien évidemment été une source majeure de croissance et a permis à l'entreprise de franchir pour la première fois la barre des 40 milliards de chiffre d'affaires. Mais les activités liées au transport de marchandises et à la logistique ont également montré un grand dynamisme. **Rail Logistics Europe**, qui chapeaute les activités de transport ferroviaire de marchandises, a enregistré une croissance de 6,5% de son chiffre d'affaires (+37% à l'international). Celui-ci s'élève ainsi à 1 800 M US\$ (1709 M€), tandis que l'EBITDA recule de 18 M€ (18,9 M US\$).

**Geodis a pour sa part réalisé une performance record en chiffre d'affaires et rentabilité.** Le chiffre d'affaires s'établit à 14,4 M\$ (13,7 Md€), en hausse de 25,8 % en données brutes et de 19,2 % à périmètre et taux de change constants, principalement grâce aux activités de Freight Forwarding, en croissance de 29,8% et Contract Logistics, en augmentation de 13,2%. La branche spécialisée dans la commission de transport a, comme ses concurrents, profité du niveau élevé des taux de fret aérien et maritime durant une bonne partie de l'année, malgré la baisse de 12,1% des volumes sur l'aérien et des volumes en léger repli sur le maritime (-1,3%). L'activité Contract Logistics a quant à elle été portée par le dynamisme des grands comptes américains, précise le rapport annuel du groupe SNCF. L'EBITDA progresse de + 209 M€ (environ 220 M\$), et de +137 M€ (environ 144 M\$) à taux de change et périmètre constants. Geodis a profité de ses ressources pour mener **plusieurs opérations de croissance externes**, avec le rachat de Need It Now Delivers aux États-Unis et de Keppel Logistics à Singapour. Le groupe investit aussi en Europe. Après avoir acquis Pekaes en Pologne en 2021, ainsi que des Transports Gandon et Perrier en France, Geodis a concrétisé de nouvelles opérations début 2023. Le groupe a finalisé en mars le rachat de Trans-o-flex, spécialiste allemand du transport sous température contrôlée de produits pharmaceutiques, et a procédé en juin au rachat du commissionnaire de transport suisse ITS (International Transport & Shipping Ltd). Enfin, en France, un nouveau transporteur routier a intégré le groupe, les Transports Devoluy, spécialisés dans la messagerie et l'express au départ et à destination des Hautes-Alpes.

On constate en 2022 une grande stabilité du Top 20 mondial des grands groupes de transport et logistique. Mais la bataille pour rester au sommet fait rage. **Les grands acteurs de la commission de transport trouvent désormais sur leur route les compagnies maritimes lorsqu'il s'agit de réaliser des opérations de croissance externe.** CMA CGM est ainsi en passe de rejoindre DHL, Kuehne + Nagel, DSV et DB Schenker dans le Top 5, à moins qu'un poursuivant immédiat s'invite dans la danse à la faveur de l'éventuelle cession de DB Schenker, qui constitue LE dossier majeur du moment. On comprend mieux pourquoi les leaders du marché surveillent cette opération comme le lait sur le feu. Ébruité en 2021, ce projet a pris une tonalité officielle en décembre 2022. La direction de DB Schenker a reçu de la part de son actionnaire l'instruction de préparer cette éventuelle cession. Tous les grands du secteur sont "sur le coup". DSV a manifesté son intérêt dès les premières rumeurs, en 2021. Plus récemment, la Deutsche Post a fait savoir qu'elle était [armée pour réaliser de grandes acquisitions](#). De quoi relancer les spéculations.

**La recomposition se joue pour l'instant entre les grands groupes européens qui dominent largement le marché de la commission de transport.** Mais il sera intéressant de suivre la stratégie des groupes américains et asiatiques. À la faveur de la crise, les États-Unis ont compris qu'ils avaient sans doute un peu trop négligé la maîtrise des chaînes logistiques. Quant à la Chine, elle place un représentant dans le Top 10 mondial avec Sinotrans, mais cette présence somme toute modeste est loin de refléter son potentiel, compte tenu de son poids dans le commerce mondial. En octobre dernier, Cosco Shipping Holdings officialisé son intention de développer sa division Cosco Shipping Logistics, avec la volonté de proposer des services de bout en bout. Cosco marche ainsi dans les traces de Maersk et CMA CGM. Une initiative à suivre de près...



## PANORAMA DU TRANSPORT MARITIME CONTENEURISÉ

---



Dans la foulée de l'exceptionnelle hausse des taux de fret maritime de 2021, les prix se sont maintenus à des niveaux très élevés au premier semestre 2022. Cela a suffi à assurer des revenus et une rentabilité record aux compagnies maritimes, et dans une moindre mesure aux commissionnaires de transport, sur l'ensemble de l'exercice, malgré un retournement de tendance assez brutal à partir de juillet.

### Les faits marquants

- **La demande** : En 2021, la demande a atteint des niveaux exceptionnels, malgré la persistance de foyers de Covid et des phases de reconfinement plus ou moins strictes selon les pays. Cette effervescence s'est poursuivie au premier semestre 2022, tout en commençant à se tasser, et un ralentissement net est apparu au second semestre. Le taux de croissance du PIB mondial est passé de 6% en 2021 à 3,1% en 2022, selon les données de la Banque mondiale. La demande a été affectée par la forte inflation qui est apparue fin 2021 et n'a ensuite pas cessé de prendre de l'ampleur, jusqu'à l'été 2022 aux États-Unis et jusqu'à l'automne 2022 en Europe. Cette inflation a pesé sur le pouvoir d'achat des ménages, mais aussi sur les finances des entreprises.

En conséquence, les volumes maritimes ont commencé à diminuer au second semestre, après 18 mois de surchauffe. La réouverture brutale de la Chine, qui a décidé à l'automne 2022 de mettre un terme à sa sévère politique Zéro Covid, n'a pas suffi à inverser la tendance.

- **Les prix :** Les taux de fret maritime ont continué à progresser durant la première moitié de 2022, ce qui a permis aux compagnies maritimes de battre des records de chiffre d'affaires. La congestion portuaire était encore de mise, engendrant des difficultés d'accès aux capacités et donc une pression sur les prix. Un ralentissement était attendu au deuxième semestre, en ligne avec la contraction de la demande, mais il s'est révélé plus rapide et plus important que prévu, en particulier sur les corridors Asie-Europe et Transpacifique.
- **Les coûts :** Les compagnies maritimes ont subi une forte augmentation des coûts d'exploitation, qui s'explique notamment par la crise énergétique intervenue en début d'année, lors du déclenchement de la guerre en Ukraine. Les prix des soutes ont fortement grimpé. Par ailleurs, en raison de la congestion portuaire qui a subsisté une partie de l'année, les dépenses de handling de conteneurs ont aussi augmenté.
- **Les investissements :** Les compagnies maritimes ont poursuivi sur la lancée de 2021, en procédant à des commandes de navires qui visent notamment à accélérer la décarbonation du secteur. Certaines d'entre elles ont par ailleurs mis à profit leur moyens financiers pour continuer à diversifier leurs activités, en se positionnant sur d'autres segments de la chaîne logistique. Le rythme de cette croissance externe, particulièrement soutenu en 2021, s'est toutefois ralenti.

## Les principales compagnies maritimes de lignes conteneurisées en 2022

upply

Société	Pays	CA 2022 (Millions USD)	2022/2021	EBITDA 2022 (Millions USD)	2022/2021	RN 2022 (Millions USD)	2022/2021	Volumes (EVP)	2022/2021
<b>Groupe MAERSK</b>	DK	81 529	+32,0 %	36 813	+53,2 %	29 321	+62,6 %	-	-
Segment Ocean (*)		<b>64 299</b>	+33,3 %	33 770	+57,6 %	-	-	23 848 000	-8,9 %
<b>Groupe CMA CGM</b>	FR	74 500	+33,1 %	33 310	+44,1 %	24 880	+39,1 %	-	-
Segment Container Shipping (*)		<b>58 950</b>	+30,2 %	31 640	+43,4 %	-	-	21 740 000	-1,3 %
<b>Cosco Shipping Holdings</b>	CN	58 107	+17,2 %	-	-	19 527	+26,5 %	24 411 669	-9,3 %
Cosco Shipping Lines		<b>38 311</b>	+15,5 %	-	-	10 380	+14,3 %	17 282 311	-10,6 %
<b>Hapag Lloyd</b>	DE	36 323	+55,1 %	20 430	+79,0 %	17 921	+87,6 %	11 843 000	-0,2 %
<b>ONE (**)</b>	JP	29 282	-2,7 %	16 320	-10,7 %	14 997	-10,5 %	11 081 000	-8,1 %
<b>Evergreen</b>	TW	21 041	+28,2 %	14 224	+35,2 %	11 612	+31,6 %	7 630 000	+2,7 %
<b>HMM</b>	KR	14 387	+34,7 %	7 698	+34,8 %	7 792	+88,6 %	-	-
Segment Conteneurs (*)		<b>13 203</b>	+33,6 %	7 524	+34,9 %	-	-	3 679 000	-3,5 %
<b>Yang Ming</b>	TW	12 609	+12,6 %	-	-	6 072	+9,3 %	4 610 000	+4,5 %
<b>ZIM</b>	IS	12 562	+17,1 %	7 541	+14,3 %	4 629	-0,4 %	-	-
Segment Conteneurs (*)		<b>10 952</b>	+12,9 %	-	-	-	-	3 380 000	-3,0 %
<b>Wan Hai Lines</b>	TW	8 686	+13,6 %	4 672	-1,6 %	3 124	-9,9 %	-	-

**Sources :** Chiffre d'affaires (CA), Ebitda, résultat net (RN), volumes : rapports annuels des compagnies, publications des résultats financiers, communiqués de presse ; variations calculées en monnaie locale d'origine ; MSC ne figure pas dans ce tableau car le groupe ne publie pas ses résultats ; (\*) Branche d'activité du groupe ; (\*\*) Exercice fiscal : 1er avril 2022-31 mars 2023.

**Le chiffre d'affaires cumulé des groupes du Top 5 [2] a frôlé les 280 milliards de dollars, contre 225 milliards en 2021 et 125 milliards en 2020.** Déjà multipliés par 8 l'année précédente, les bénéficiaires ont à nouveau grimpé de 33,7%, passant de 80 à 107 milliards de dollars. La performance financière est d'autant plus remarquable que parallèlement, les volumes transportés ont diminué, en tout cas chez tous les acteurs du Top 5.

**Les groupes européens ont encore renforcé leurs positions.** Ils représentent 55% des revenus du Top 10 contre 51% en 2021, alors même que MSC ne figure pas dans ce palmarès car elle ne publie pas ses résultats financiers. Les opérateurs asiatiques s'arrogent quant à eux 41% du marché détenu par ce Top 10.

[2] Voir méthodologie en Annexe 1 p.46

## Focus sur les leaders européens

Le groupe **Maersk** reste n°1 nettement en tête des leaders du transport maritime de conteneurs, même s'il tient à se définir désormais comme un intégrateur logistique, et non comme une simple compagnie maritime. Le chiffre d'affaires a fortement progressé. La marge d'EBITDA bat un nouveau record en atteignant 45,2%, contre 38,9% en 2021 et 20,7% en 2020. Enfin, le résultat net a bondi de 63%. **Si la diversification logistique du groupe est une réalité, l'activité de transport maritime génère encore encore 79% des revenus, et 91,7% de l'Ebitda.**

Les résultats historiques de la branche maritime s'expliquent par les taux de fret exceptionnellement élevés, puisque les volumes, eux, sont en repli de 9%. Le taux de fret moyen par conteneur a augmenté de 39,5% pour atteindre 4 628 \$/40'. Le corridor Est-Ouest a été particulièrement touché par cette flambée (+49%, avec un taux de fret moyen à 5 081 US\$/40'), même si la route la plus rémunératrice reste le Nord-Sud (+32% à 5 424 US\$/40'). Certes, les coûts opérationnels sont également en forte croissance (+14,3%), en particulier à cause de l'augmentation du prix des soutes (+50% à 8,1 milliards de dollars). Mais la progression des taux de fret a largement compensé ce mouvement, permettant une rentabilité record.

En 2022, le groupe Maersk a continué à investir dans la décarbonation de sa flotte, en commandant six navires bi-carburants supplémentaires pouvant naviguer au méthanol vert. Au total, le groupe a désormais 19 navires en commande, dont un feeder d'une capacité de 2 100 EVP qui sera lancé en 2023, et 18 navires d'une capacité de 16 000 à 17 200 EVP dont la livraison est prévue en 2024 et 2025.

**CMA CGM** a également vécu une année 2022 confortable, avec une marge d'EBITDA qui est passée de 41,3% en 2021 à 44,7% en 2022 (contre 19,4% en 2020). **Comme chez Maersk, la diversification est en marche, mais le transport maritime de conteneurs reste l'activité de base du groupe. Il représente 79% des revenus et 95% de l'Ebitda en 2022, et la marge d'Ebitda dans cette activité a gagné 4,9 points à 53,7%.**

Dans la présentation de ses résultats annuels, CMA CGM alerte toutefois sur le retournement de tendance. "2022 aura été une année marquée par deux temps pour l'industrie du transport maritime. La relative stabilité des volumes transportés par le groupe (en baisse de 1,3% sur l'année) cache de grandes disparités entre le premier et le second semestres, ainsi qu'entre les grands axes de transport", souligne CMA CGM. "Le second semestre a été marqué par un choc de la demande qui s'est accentué au dernier trimestre sous l'effet d'une vague de déstockage aux États-Unis et de l'impact d'une inflation persistante sur la consommation des ménages, exacerbée par la crise énergétique en Europe", précise le groupe. Les volumes transportés sur l'axe Est-Ouest étaient ainsi en baisse de 7,2% au dernier trimestre, alors que l'axe Nord-sud s'est montré plus résilient. La baisse de la demande s'est traduite par "une normalisation accélérée des taux de frets spots au dernier trimestre".

CMA CGM a massivement investi dans les activités logistiques pour réduire son exposition aux soubresauts du transport maritime. **Le groupe poursuit également sa stratégie de "renforcement de son outil industriel portuaire"**, en investissant dans les terminaux. CMA CGM détient désormais 100% du terminal Fenix Marine Services (FMS) à Long Beach Los Angeles, principale porte d'entrée des importations sur la Côte Ouest des États-Unis. En fin d'année 2022, le groupe a par ailleurs annoncé l'acquisition de deux terminaux stratégiques dans le port de New York, les terminaux de GCT Bayonne et GCT New York. Enfin, en 2022, CMA CGM a débuté les opérations de gestion, d'exploitation et de maintenance du terminal à conteneurs de Beyrouth pour une durée de 10 ans et a remporté la concession du terminal de Nhava Sheva en Inde avec son partenaire JM Baxi.

**Hapag-Lloyd**, troisième compagnie européenne du Top 5 en termes de chiffre d'affaires, se distingue par une stratégie d'acquisition beaucoup plus centrée sur son cœur de métier. Pour l'instant, les choix s'avèrent payants, si l'on en croit les résultats 2022. **La compagnie allemande détient la palme de la croissance du Top 10**, en termes de chiffre d'affaires et d'Ebitda. Elle fait également mieux que ses homologues Maersk et CMA CGM sur sa marge d'Ebitda, qui a progressé de 7,5 points à 56,2%. Le taux de fret moyen a augmenté de 42,9% pour atteindre 2863 US\$/EVP, permettant une croissance de 55,1% des revenus (+38,1% hors effet de change), malgré des volumes stables. L'Amérique latine reste le trade n°1 pour Hapag Lloyd, mais avec des volumes en repli de 3,5%, suivi par l'Extrême-Orient (-1,9%) et l'Atlantique (+0,5%). Les volumes ont en revanche fortement progressé sur l'Afrique (+30,5%). Cela s'explique par le renforcement de la compagnie allemande sur ce marché depuis mi-2021, notamment grâce à l'acquisition de NileDutch et celle des activités de lignes maritimes conteneurisées de conteneurs de Deutsche Afrika Linien (DAL). Comme ses homologues, Hapag Lloyd a connu une forte hausse de ses coûts d'exploitation, +33% à 17,1 milliards de dollars, tirée par le prix des soutes et les coûts de traitement des conteneurs.

Outre le renouvellement de la flotte dans une optique de décarbonation, **Hapag Lloyd oriente également ses investissements vers les terminaux portuaires**, comme les autres grandes compagnies maritimes. L'entreprise allemande investit dans un nouvel terminal à conteneurs à Damiette, en Egypte, qui doit entrer en opération en 2024. Hapag Lloyd a également racheté la division "terminaux portuaires" de la société chilienne SM SAAM, ce qui lui permet d'acquérir une participation dans 10 terminaux situés dans 6 pays du continent américain. En Italie, la compagnie allemande renforce ses positions avec le rachat d'une participation minoritaire de 49% dans le groupe Spinelli. Enfin, début 2023, Hapag Lloyd a procédé à l'acquisition de 40% de JM Baxi Ports & Logistics Limited (JMBPL).

## L'évolution des commissionnaires de transport maritime

Les principaux commissionnaires de transport maritime mondiaux en 2022							upply
Société	Pays	CA Fret maritime (M US\$)	2022/2021	Marge brute (M US\$)	2022/2021	Volumes (EVP)	2022/2021
Kuehne + Nagel	CH	21 579	+ 31,6 %	3 642	+ 26,3 %	4 386 000	- 4,9 %
DHL Global Forwarding	DE	12 068	+ 61,3 %	1 869	+ 54,5 %	3 294 000	+ 4,8 %
DSV	DK	11 847	+ 37,3 %	2 264	+ 49,5 %	2 665 147	+ 6,9 %
DB Schenker	DE	nd	nd	nd	nd	1 909 000	- 4,7 %
Sinotrans	CN	7 382	- 26,7 %	nd	nd	nd	nd

**Sources :** rapports annuels des compagnies et publications des résultats financiers ; variations calculées en monnaie locale d'origine - nd = non disponible.

La hausse des taux de fret maritime a également profité aux grands commissionnaires de transport mondiaux, comme en témoigne la progression du chiffre d'affaires. **DHL Global Forwarding et DSV se distinguent par une croissance des volumes, mais qui s'explique uniquement par des opérations de croissance externe.** Sans ces acquisitions, ils constatent un repli respectif de 7,4% et 7%.

En termes de chiffre d'affaires, DHL enregistre la croissance la plus importante sur le segment de la commission de transport maritime, grâce au rachat de Hillebrand. Le groupe allemand repasse ainsi en 2<sup>e</sup> position devant DSV. L'opérateur danois a pourtant lui aussi bénéficié de l'acquisition de Global Integrated Logistics (GIL) d'Agility, qui dope les résultats financiers et les volumes.

À l'inverse, **Sinotrans** subit un net recul qui s'explique par la situation particulièrement difficile en Chine une bonne partie de l'année, en raison des confinements strict et répétés imposés jusqu'à la fin de la politique Zéro Covid.

Alors que ses poursuivants s'activent, **Kuehne+Nagel reste largement en tête, tant en termes de revenus et de marge brute que de volumes.**

## Des "super-profits" aux "super-déficits"

Le retournement de l'activité dans le transport maritime de conteneurs s'est manifesté dans les chiffres dès le 4<sup>e</sup> trimestre 2022, et plus encore au premier trimestre 2023. Les résultats publiés par les groupes européens montrent une chute du chiffre d'affaires et un effondrement de l'EBITDA, alors que l'érosion des volumes est bien plus limitée. **Les taux de fret ont renoué avec les niveaux pré-pandémiques sur les corridors dominants et sont en passe de le faire sur les autres.** En revanche, les coûts d'exploitation sont bien plus élevés qu'avant la crise.

### TOP 3 DES COMPAGNIES MARITIMES EUROPÉENNES T1 2023 VS T1 2022 (1)

MAERSK Segment "Ocean"	CMA CGM Segment "Container Shipping"	HAPAG LLOYD
<b>CA</b> 9 873 M USD - 36,6 %	<b>CA</b> 8 870 M USD - 40,3 %	<b>CA</b> 6 125 M USD - 29,6 %
<b>EBITDA</b> 3 352 M USD - 59,2 %	<b>EBITDA</b> 3 048 M USD - 64,3 %	<b>EBITDA</b> 2 417 M USD - 53,1 %
<b>VOLUMES</b> 5 448 000 EVP - 9,4%	<b>VOLUMES</b> 5 020 000 EVP - 5,3%	<b>VOLUMES</b> 2 842 000 EVP - 4,9 %
<b>REVENU MOYEN / EVP</b> 1 436 USD - 37,0 %	<b>REVENU MOYEN / EVP</b> 1 766 USD - 37,0 %	<b>REVENU MOYEN / EVP</b> 1 999 USD - 27,2 %

(1) hors MSC, qui ne publie pas ses résultats financiers -  
Source des données : publications financières des compagnies - © Upply

**La spirale du déficit, que les compagnies connaissent bien, est donc en marche.** L'arrivée massive de nouvelles capacités entre 2023 et 2025, dans un contexte économique morose, ne permet pas d'imaginer un retour à meilleure fortune avant plusieurs années. Les plans d'économie redeviennent la règle.

Certes, les compagnies maritimes de lignes régulières sont moins fragilisées qu'avant la pandémie, car les bénéfices engrangés en 2021 et 2022 ont permis de financer le désendettement. Mais compte tenu des investissements colossaux qui sont attendus du secteur en matière de décarbonation, il serait illusoire de penser que les compagnies peuvent faire le dos rond en comptant sur le matelas financier accumulé ces deux dernières années. Les pourfendeurs de "super-profits" gagneront à réfléchir maintenant sur la pertinence des investissements réalisés grâce à cette manne financière pour diminuer l'exposition des compagnies aux retournements de tendance brutaux dont le secteur du transport maritime de conteneurs est coutumier.

**SMART** by **upply**

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

**DÉCOUVREZ SMART**

The image shows a laptop displaying the SMART by upply dashboard. The dashboard includes a benchmarking chart for 'Router EMEA' with a median price of 1,599 €. It also features an 'Indice de confiance' (Confidence Index) and an 'Empreinte environnementale' (Environmental Footprint) section with various metrics like CO2, SO2, and NOx.



## PANORAMA DU FRET AÉRIEN



Les divisions "Fret aérien" des compagnies et des commissionnaires de transport ont vécu une nouvelle année faste en 2022, grâce à un équilibre offre/demande qui a permis une poursuite de la hausse des recettes unitaires. Mais les volumes ont commencé à se replier et le cycle de croissance est désormais arrivé à son terme.

### Les faits marquants

- **Une érosion des volumes** : le trafic mondial de fret aérien s'est contracté en 2022, après une année 2021 exceptionnelle qui avait permis de dépasser les niveaux pré-pandémiques. Selon les chiffres de l'Association du transport aérien international (IATA), le trafic s'établit à 60,1 Mt en 2022, soit une baisse de 8,4% par rapport à l'année précédente et de 2,1% par rapport à 2019. Exprimé en tonnes-kilomètres, le trafic s'élève à 250,2 milliards de tonnes-kilomètres, en diminution de 8% en glissement annuel. L'érosion des volumes a débuté en mars et s'est poursuivie sans discontinuer jusqu'à la fin de l'année. Les facteurs qui avaient porté l'activité l'année précédente se sont tous progressivement estompés. La demande a diminué, le différentiel de compétitivité avec le transport maritime conteneurisé s'est amenuisé en raison de la chute brutale des taux de fret maritime au 2<sup>e</sup> semestre, et la fluidité retrouvée des chaînes logistiques a réduit le besoin d'acheminements urgents.

Fait particulièrement marquant : le secteur n'a pas ressenti la haute saison de fin d'année qui précède traditionnellement les fêtes de Noël et se prolonge jusqu'au Nouvel An chinois.

- **Des capacités toujours réduites** : l'activité de transport de passagers, qui constitue le socle de l'activité pour la plupart des compagnies aériennes, a commencé à se rétablir en 2022, après le choc subi en 2020 et 2021 au plus fort de la pandémie de Covid-19. Les compagnies aériennes ont réintroduit prudemment des capacités. Ainsi sur l'ensemble de l'année 2022, l'offre cargo, incluant les capacités en soute des avions passagers et les avions cargo, était encore en repli de 8,2% par rapport au niveau pré-pandémique de 2019. Depuis le printemps 2023, on note en revanche une augmentation plus nette de l'offre.
- **Des prix encore en hausse** : cette tension persistante sur les capacités a engendré une nouvelle hausse des taux de fret, dans des proportions toutefois moindres par rapport à 2021. Après une augmentation de +54,7% en 2020 et de 25,9% en 2021, la recette unitaire a crû de 7,4% en 2022, selon les estimations de l'IATA. Compte tenu de la baisse des volumes, le chiffre d'affaires cargo des compagnies aériennes a toutefois diminué de 1,3% à 207,3 milliards de dollars. L'activité de fret aérien représentait 28,3% du chiffre d'affaires global des compagnies en 2022, contre 41,3% en 2021. La situation se normalise, et c'est une bonne nouvelle pour les compagnies mixtes dont la survie dépend de la bonne santé des activités de transports de passagers. Le fret aérien a néanmoins joué un rôle majeur durant la crise, et sa contribution aux revenus reste encore bien supérieure aux 12% de 2019. On comprend mieux pourquoi le fret aérien a parfois été qualifié de "héros de la crise" dans le secteur durant ces trois dernières années, même si cela fait aussi référence, bien évidemment, à son rôle stratégique dans l'acheminement de produits de première nécessité au plus fort de la pandémie.

- L'irruption des compagnies maritimes** : après avoir concentré leurs efforts de diversification sur les activités logistiques, les compagnies maritimes ont étendu leur spectre aux compagnies aériennes. CMA CGM s'est lancée dans la course en 2021. Mais un pas décisif a été franchi en 2022, lorsque le groupe a signé un accord de partenariat avec Air France-KLM. Maersk Air Cargo a pour sa part démarré ses activités en avril 2022. Depuis, le réseau monte en puissance. Enfin, la compagnie MSC a rendu publiques ses ambitions dans le domaine du fret aérien en septembre 2022. Le groupe a confirmé l'ouverture de négociations en vue de l'acquisition de la jeune compagnie tout cargo italienne AlisCargo, lancée en 2021.

Les principales compagnies de fret aérien en 2022 (hors intégrateurs)								upply
Compagnie	Pays	CA Cargo 2022 (Million US\$)	2022/2021	% cargo / CA global	Trafic (millions FTK)	2022/2021	Recette unitaire /FTK (cts USD)	2022/2021 (%)
Qatar (1)*	QR	6 135	- 3,0 %	29,3 %	nd	nd	nd	nd
Korean Air	KR	6 095	+ 16,5 %	54,8 %	9 617	- 10,0 %	nd	nd
Cargolux	UE	5 100	+ 14,7 %	100,0 %	nd	nd	0,64	+ 10,3 %
Groupe Lufthansa - Business Logistics	UE	4 865	+ 22,2 %	14,1 %	7 231	+ 0,5 %	0,65	+ 21,1 %
Emirates (1)	AE	4 648	- 21,0 %	14,2 %	9 889	- 22,6 %	0,47	+ 2,2 %
China Airlines	TW	3 886	- 6,8 %	76,8 %	6 362	- 15,7 %	0,61	+ 10,9 %
Turkish Airlines	TR	3 735	- 7,0 %	20,3 %	8 200	- 9,9 %	0,45	+ 2,3 %
Groupe Air France-KLM	UE	3 682	- 2,4 %	13,3 %	6 888	- 14,5 %	0,53	+ 17,8 %
Cathay Pacific	HK	3 447	- 16,6 %	52,9 %	5 774	- 29,8 %	0,6	+ 18,5 %
China Southern	CN	3 104	+ 5,0 %	24,0 %	7 387	- 4,2 %	0,42	+ 10,5 %
Eva Air	TW	3 029	+ 6,0 %	65,4 %	4 846	+ 1,3 %	0,63	+ 5,0 %
Asiana	KR	2 737	+ 17,1 %	50,7 %	4 970	+ 17,5 %	0,55	0,0 %
Singapore Airlines (1)	SG	2 614	- 16,9 %	20,3 %	5 261	- 11,4 %	0,5	- 6,2 %
All Nippon Airways (1)	JP	2 597	- 5,6 %	20,0 %	4 531	- 18,8 %	0,57	+ 16,3 %
United Airlines	US	2 171	- 7,6 %	4,8 %	4 894	- 7,4 %	0,44	0,0 %
Japan Airlines (1)	JP	1 710	+ 3,0 %	16,3 %	3 224	- 8,6 %	0,53	+ 12,8 %
Groupe IAG	UE	1 698	- 3,5 %	7,0 %	3 980	+ 0,3 %	0,43	- 2,3 %
LATAM	CL	1 685	+ 12,0 %	18,0 %	3 532	+ 16,4 %	0,48	- 4,0 %
Air China	CN	1 499	- 9,3 %	19,1 %	3 402	- 20,9 %	0,44	+ 14,7 %
American Airlines	US	1 233	- 6,2 %	2,5 %	3 174	- 5,3 %	0,39	- 0,9 %

**Sources** – CA, trafic : rapports annuels des compagnies et publications des résultats financiers ; Recette unitaire cargo : estimation ou publication financière. (1) exercice fiscal décalé : 1er avril 2022 - 31 mars 2023 ; \* estimation du CA cargo ; nd = non disponible.

**NB** : FedEx et UPS, en termes de trafic, figurent dans le Top 5 des compagnies aériennes cargo. En revanche, leurs publications financières n'indiquent pas le chiffre d'affaires imputable à l'activité de compagnie aérienne. Notre tableau étant prioritairement basé sur ce ratio, nous avons fait le choix de ne pas les faire apparaître.

L'évolution de l'activité cargo des compagnies aériennes en 2022 montre des trajectoires contrastées, qui témoignent des soubresauts économiques et géopolitiques.

## Asie

Les compagnies asiatiques dominent le marché mondial du fret aérien exprimé en tonnes-kilomètres, avec une part de 32%, selon les chiffres de l'IATA. En 2022, les compagnies coréennes du Top 20, **Korean Air et Asiana**, ont connu une croissance à deux chiffres de leurs revenus cargo. Les deux compagnies sont actuellement engagées dans un processus de fusion qui suscite des objections des autorités de la concurrence, aux États-Unis comme en Europe. Le président et CEO de Korean Air serait prêt à de grandes concessions pour permettre au projet d'aboutir. La situation est plus mitigée pour les compagnies taiwanaises, avec un chiffre d'affaires en croissance pour **Eva Air** mais en déclin pour **China Airlines**. Même chose du côté des compagnies chinoises. **China Southern** a réussi à tirer son épingle du jeu. En revanche, **Cathay Pacific** a fortement souffert des perturbations engendrées par la politique Zéro Covid de la Chine, qui a paralysé le trafic à certaines périodes. **Air China** aussi a vu ses revenus décroître.

Les variations contrastées sont aussi de mise au Japon. Leader sur le fret aérien, **All Nippon Airways** a enregistré une décroissance de son chiffre d'affaires, mais comme pour toutes les compagnies du Top 20, celui-ci a diminué dans des proportions moindres que le trafic, témoignant d'une bonne résistance de la recette unitaire. All Nippon Airways a réaffirmé ses ambitions dans le fret en mars 2023 en annonçant la signature d'un accord avec NYK Line pour la reprise de 100% des actions de Nippon Cargo Airlines. **Japan Airlines**, grâce à une érosion moindre de son trafic, a réussi en revanche à accroître son chiffre d'affaires cargo au cours de l'exercice fiscal 2022-2023.

Enfin, **Singapore Airlines** a connu une érosion de ses revenus cargo et de sa recette unitaire, mais souligne qu'il s'agit quand même de la deuxième meilleure performance enregistrée en 76 ans d'histoire. L'année 2022 a été marquée par une commande d'Airbus A350F dont SIA sera compagnie de lancement. Le premier des 7 appareils commandés doit être livré au 4<sup>e</sup> trimestre 2025. Dans le cadre d'un partenariat avec DHL Express, la compagnie singapourienne va par ailleurs exploiter 5 B777F sur des liaisons entre les États-Unis et Singapour, via l'Asie du Nord et l'Australie. Les deux premiers appareils ont été mis en service en août et novembre 2022.

## Amérique du Nord

FedEx et UPS ne figurent pas dans notre classement car elles utilisent avant tout leurs capacités aériennes pour leur propre compte, en tant qu'intégrateurs, et ne publient donc pas de chiffre d'affaires spécifique pour l'activité de transporteur de fret aérien. Néanmoins, en volumes, elles dominent clairement la scène mondiale.

Deux compagnies américaines mixtes figurent par ailleurs dans le Top 20 : **United Airlines et American Airlines**. Le ralentissement de l'économie américaine, avec une flambée de l'inflation plus importante qu'en Europe au premier semestre, a eu un impact évident sur les résultats 2022. Pour l'une comme pour l'autre, le chiffre d'affaires décline un peu plus vite que le trafic, ce qui place United Airlines et American Airlines parmi les rares compagnies de ce Top 20 à enregistrer une baisse de la recette unitaire. Bonne nouvelle en revanche, pour l'une comme pour l'autre, la forte reprise de l'activité passagers leur a permis de renouer avec les bénéfices.

## Moyen-Orient

Qatar Airways et Emirates figurent dans le Top 5 mondial des compagnies cargo, si l'on exclut les expressistes UPS et FedEx. Les données détaillées de Qatar Airways pour 2022/2023 n'étant pas encore disponibles, nous avons procédé à une estimation du chiffre d'affaires cargo sur la base des premiers éléments financiers dévoilés dans un communiqué de presse du 5 juillet. Le groupe a réalisé un chiffre d'affaires global record, grâce aux excellents résultats de l'activité passagers, qui a bénéficié de la reprise mais aussi d'un effet Coupe du monde de football. **Le groupe Qatar Airways** enregistre ainsi 21 milliards de dollars de revenus pour l'année 2022/2023, en croissance de 45% par rapport à l'exercice précédent. Cette progression est tirée par le chiffre d'affaires passagers, en augmentation de 100%. En revanche, selon nos estimations, le CA cargo est en léger repli, à 6 135 MUS\$. "Qatar Airways Cargo a maintenu sa position de premier transporteur aérien de fret au monde tout au long de l'exercice 2022/23 (...) malgré les défis actuels du marché", se félicite néanmoins le groupe.

**Emirates** a également vu ses activités de transport de passagers redémarrer en flèche. En revanche, la branche cargo enregistre une contraction nette. **Etihad**, troisième grande compagnie du Moyen-Orient dans le domaine du fret, n'a pas encore publié ses résultats à l'heure où nous bouclons ce panorama financier.

## Europe

Les leaders européens du transport de fret aérien ont plutôt bien résisté, si l'on tient compte du fait qu'ils ont dû faire face au ralentissement économique, comme toutes leurs homologues, mais aussi s'adapter aux conséquences de la guerre en Ukraine.

**Cargolux**, qui prend en 2022 la première place sur le podium européen, constate ainsi une dynamique du marché "considérablement affectée" par ce conflit. "La fermeture de l'espace aérien russe et les sanctions occidentales contre la Russie ont eu un impact sur les trajectoires de vol vers l'Extrême-Orient, ce qui s'est traduit par des temps de vols plus longs et une augmentation des coûts opérationnels". D'un point de vue financier, la compagnie luxembourgeoise a pourtant réalisé une excellente performance, avec un chiffre d'affaires en hausse de 14,7% à 5,1 milliards US\$ et un résultat net en croissance de 21,9% à 1,6 Md US\$. En revanche, l'année 2023 s'annonce plus difficile. La demande s'est affaiblie, et la concurrence s'accroît au fur et à mesure que les compagnies mixtes réintroduisent des capacités pour accompagner le rétablissement de l'activité passagers.

**Lufthansa Cargo** réalise également une excellente performance en 2022, avec des revenus en hausse de 22% pour un trafic sensiblement stable. Les recettes unitaires à la tonne-kilomètre transportée (TKT), supérieures de 132,5% au niveau d'avant la crise de 2019, battent un nouveau record historique. L'EBITDA ajusté a progressé de 8%, à 1 861 M US\$. L'année 2022 a été marquée par la mise en service de deux A321 convertis en avions cargo. Ils sont opérés par Lufthansa CityLine sur des liaisons européennes, pour répondre aux besoins du e-commerce. Par ailleurs, la compagnie allemande a commandé trois B777F de la génération actuelle et sept B777-8F de la nouvelle génération au cours de l'année écoulée. Le premier 777F a été livré en juin 2022 et est en service chez AeroLogic. Enfin, les contrats de location de deux 777F qui devaient prendre fin en 2024 ont été prolongés de sept ans, jusqu'en 2031.

**Air France-KLM** a davantage souffert du retournement de conjoncture. Le chiffre d'affaires se réduit de 2,4% (tout en restant supérieur de 69% à celui de 2019), et en volumes aussi, le décrochage est plus important que chez Lufthansa. Le groupe franco-néerlandais investit lui-aussi dans le renouvellement de la flotte, avec une commande ferme pour quatre A350F destinés à Air France en mars 2022. Début 2023, une commande supplémentaire pour quatre appareils supplémentaires du même type, destinés à remplacer la flotte actuelle, a été annoncée. Ils seront exploités par Martinair pour le compte de KLM Cargo. Mais **l'année 2022, pour le groupe Air France-KLM, a surtout été marquée par la signature d'un accord de coopération de 10 ans avec le groupe CMA CGM**. L'enjeu est clairement posé : "rester un acteur crédible et de premier plan du fret aérien". Les deux groupes ont pour cela tissé des liens étroits. Ils vont commercialiser conjointement leurs capacités respectives de fret aérien, y compris les soutes des avions passagers. Mais surtout, CMA CGM est devenu [actionnaire de référence du groupe Air France-KLM](#).

**Le groupe IAG** a aussi donné aussi quelques signes de décrochage, avec un chiffre d'affaires en baisse, un trafic stable, et surtout une recette unitaire amorçant une érosion.

Quant à **Turkish Airlines**, elle préserve encore une croissance de la recette unitaire mais le chiffre d'affaires régresse significativement. La compagnie, qui avait connu une croissance spectaculaire lors de l'exercice précédent, a probablement pâti de l'affaiblissement de l'économie turque.

## L'évolution des commissionnaires de transport aérien

Les principaux commissionnaires de transport aérien en 2022							upply
Société	Pays	CA Fret Aérien 2022 (Millions US\$)	2022/2021	Marge brute	2022/2021	Volumes (tonnes)	2022/2021
Kuehne + Nagel	CH	12 940	+ 7,7 %	3 105	+ 16,0 %	2 232 000	+ 0,5 %
DSV	DK	12 801	+ 27,9 %	2 629	+ 42,5 %	1 557 972	+ 3,1 %
DHL Global Forwarding	DE	10 965	+ 18,7 %	2 058	+ 18,5 %	1 902 000	- 9,3 %
DB Schenker	DE	nd	nd	nd	nd	1 326 000	- 7,8 %
Expeditors	US	5 887	- 13,0 %	1 527	- 10,10 %	869 176	- 17,0 %

*Sources : rapports annuels des compagnies et publications des résultats financiers ; nd = non disponible*

Comme dans le secteur maritime et comme en 2021, les commissionnaires de transport ont dégagé des revenus et des marges confortables dans le fret aérien. Le marché est plutôt orienté à la baisse en termes de volumes, mais les deux leaders du secteur, **Kuehne + Nagel et DSV, parviennent à enregistrer une croissance des tonnages grâce à leurs opérations de croissance externe**, à savoir le rachat d'Apex Logistics pour le groupe suisse et l'acquisition de l'activité Global Integrated Logistics (GIL) d'Agility pour le groupe danois.

**Kuehne + Nagel conserve la première place sur le podium en termes de chiffre d'affaires, mais aussi de marge brute.** Par ailleurs, le groupe peut revendiquer une croissance rentable. Le ratio résultat d'exploitation/marge brute, dans l'activité de commission de transport aérien, progresse encore de 1,8 points pour atteindre 47,5%.

La politique active de croissance externe permet à DSV de s'installer assez solidement dans le fauteuil de n°2 en termes de chiffre d'affaires, devant **DHL Global Forwarding** qui devance en revanche le groupe danois en volumes. Hors acquisition de GIL, **DSV** estime toutefois l'évolution de ses volumes à -7%, pour un repli moyen du marché estimé plutôt à 8-10%.

**DB Schenker** ne divulgue pas la répartition des résultats entre la commission de transport aérien et la commission de transport maritime. Les deux activités cumulées représentent 60% des revenus, soit un chiffre d'affaires d'environ 17 Md US\$. L'évolution des volumes, dans le secteur du fret aérien, est en ligne avec celle du marché.

**Expeditors**, qui complète ce Top 5 à dominante très européenne, a subi une érosion plus forte que la moyenne, en revenus comme en volumes. Cela peut s'expliquer par l'affaiblissement de la demande aux États-Unis, avec une inflation forte dès le premier semestre, mais aussi par la cyberattaque qui a limité l'activité d'Expeditors durant environ trois semaines au premier trimestre 2022.

### Perspectives 2023

La situation de l'industrie du fret aérien se normalise en 2023, après trois années exceptionnelles. Selon les dernières prévisions de l'IATA, **le trafic total devrait s'établir à 57,8 millions de tonnes, soit une baisse de 4% par rapport à 2022** et de 6% par rapport à 2019. **Le chiffre d'affaires devrait atteindre 142,3 milliards de dollars.** Ce repli de 31,4% par rapport à 2022 peut paraître impressionnant. Mais le chiffre d'affaires anticipé par l'IATA pour 2023 reste supérieur de 41,2% au niveau pré-pandémique de 2019. Pour l'instant, la chute se révèle beaucoup plus amortie dans le transport de fret aérien que dans le transport maritime conteneurisé. Néanmoins, le cycle de croissance est bel et bien terminé. La reprise du trafic passagers favorise l'augmentation des capacités, sur fond de baisse des volumes. L'IATA estime à 28,6% la baisse de la recette unitaire attendue en 2023.



## PANORAMA DU TRANSPORT ROUTIER



Les principaux opérateurs européens du transport routier de marchandises ont enregistré une croissance des revenus en 2021, dopée par les prix du carburant. Mais leurs coûts ont aussi fortement augmenté.

### Les faits marquants

- **La demande:** le marché européen du transport routier a profité de la reprise économique qui s'est poursuivie au premier semestre 2022, sous l'influence des plans d'aides massifs mis en place pour favoriser la reprise post-Covid. Selon les chiffres de Transport Intelligence, **le marché a progressé de 20,9% en données nominales et de 3,5% en données réelles en 2022, atteignant ainsi 450,3 Md€** (environ 495 MdUS\$). Cependant, l'activité a été perturbée dès le premier semestre par le déclenchement de la guerre en Ukraine, qui a freiné la demande mais aussi déstabilisé les opérations. Enfin, l'impact de l'inflation sur la consommation des ménages et les commandes des entreprises s'est fait ressentir de façon croissante tout au long de l'année. Au dernier trimestre, les volumes sont retombés sous les niveaux de 2021.

- Les capacités** : en 2021, les de grandes tensions sont apparues car les délais de livraison de poids lourds se sont considérablement allongés, en particulier à cause des pénuries de semi-conducteurs. Sur ce front, la situation s'est améliorée. En revanche, le transport routier de marchandises européen souffre d'une pénurie de conducteurs qui freine le développement des capacités, quand bien même les entreprises seraient prêtes à investir dans de nouveaux camions. Le conflit en Ukraine a aggravé cette pénurie, en mobilisant des chauffeurs ukrainiens qui étaient principalement employés par de grandes entreprises d'Europe de l'Est desservant l'ensemble du marché européen. Par ailleurs, l'année 2022 a été marquée par l'introduction des dispositions du Paquet Mobilité portant sur le retour régulier des conducteurs et des camions à leur base. Un facteur qui a également pu peser sur les capacités disponibles.
- Les coûts** : les prix des carburants avaient commencé à augmenter en 2021, ils ont littéralement explosé en 2022, lorsque la guerre en Ukraine a provoqué une crise de l'approvisionnement en énergie. Le phénomène a frappé le diesel et plus encore le gaz. L'inflation a par ailleurs nourri les revendications salariales, dans un contexte de pénurie de main d'œuvre. Les coûts des transporteurs ont augmenté de façon très significative.

### Les principaux acteurs du transport routier européen en 2022

	CA 2022 (Millions US\$)	2022/2021	Marge brute (Millions US\$)	2022/2021
DB Schenker - Land Transport	8 127	+ 5,3 %	nd	nd
Dachser Road Logistics (*)	5 993	+ 14,2 %	nd	nd
DSV Road	5 865	+ 17,2 %	1 118	+ 11,5 %
DHL Freight	5 651	+ 10,8 %	1 399	+ 7,3 %
Kuehne + Nagel Road Logistics	4 811	+ 4,7 %	1 397	+ 6,5 %

**Sources** : rapports annuels, communiqués de presse - (\*) La branche Road Logistics de Dachser inclut le transport et l'entreposage de biens industriels et de biens de consommation (activité "European Logistics") ainsi que le transport et l'entreposage de produits alimentaires ("Food Logistics").

**DB Schenker** conserve sa position de leader européen dans l'organisation de transport routier. Malgré un déclin de la demande, les prix de vente ont augmenté. En 2022, le chiffre d'affaires du groupe dans le transport routier a décliné de 7,1%, et l'Ebitda ajusté a progressé de 42%, à 420 M US\$ (399 M€). Pour le groupe allemand, l'année a été marquée par le rachat du transport américain USA Truck. DB Schenker affiche l'objectif de devenir un des leaders du marché du transport terrestre en Amérique du Nord. Cette transaction à 435 M€ en est une première illustration.

Ces ambitions de conquête du marché routier américain sont partagées par **DSV Road**. Les opérations de croissance externe menées ces dernières années par le groupe danois ont plutôt contribué à la croissance de la division Air&Sea. Dans le transport routier, le marché européen représente 85% des revenus. Mais le marché américain est celui qui a enregistré la plus forte croissance organique de la division en 2022. "Nous continuons à voir l'Amérique du Nord comme un marché attractif et à fort potentiel pour DSV Road, à la fois de façon organique et par le biais de fusions-acquisitions", indique le groupe. En 2022, le chiffre d'affaires de DSV Road a augmenté de 16,4%, en raison des taux de fret plus élevés mais aussi des surcharges carburant. L'Ebitda n'a parallèlement augmenté que de 4,2%. DSV Road a lancé un programme baptisé "Road Way Forward", visant à développer ses services de groupage européen, notamment "en renforçant la couverture géographique de son réseau et en améliorant ses performances sur le segment du premier et du dernier kilomètre".

Pour l'instant, **DHL Freight** conserve une longueur d'avance sur son concurrent danois. Le chiffre d'affaires de cette branche a augmenté de 10,8% et la marge brute de 7,3%, alors que les volumes ont diminué de 4,8%.

Troisième groupe allemand de ce Top 5, **Dachser** annonce une croissance de 14,2% des revenus pour la branche "Road Logistics", avec des tonnages en hausse de 0,4% et un nombre d'expédition en retrait de 2,8%. Avare en chiffres, l'entreprise familiale ne communique aucune donnée sur ses coûts et sa rentabilité.

**Kuehne + Nagel**, enfin, se montre satisfait des résultats de sa branche Route compte tenu du contexte. Le chiffre d'affaires net est en croissance de 8,3%, "grâce à une forte demande au cours des trois premiers trimestres de l'année". Surtout, l'Ebitda affiche une hausse de 31,9%. Quant au ratio résultat d'exploitation/marge brute, il gagne 3,4 points pour atteindre 10,9%.

## Perspectives 2023

Selon les estimations de Transport Intelligence, le marché européen du transport routier de marchandises devrait encore augmenter de 1,4% en termes réels en 2023, pour atteindre 456,7 Md€ (environ 510 Md US\$).

Comme tous les modes de transport, le secteur subira d'abord les conséquences du ralentissement économique. Les perspectives de croissance pour 2023 et 2024 ne sont guère flamboyantes. Les coûts de carburant ont diminué. En revanche, la situation reste tendue en matière de recrutement de conducteurs. En Europe, de nombreux chauffeurs vont partir en retraite dans les prochaines années. Compte tenu de la difficulté du secteur à attirer des jeunes, la pénurie est partie pour devenir chronique. Selon l'IRU, les postes de conducteurs non pourvus pourraient plus que doubler d'ici à 2026.

**Enfin, les coûts devraient continuer à être affectés par une pression accrue en faveur du verdissement du secteur,** qui nécessite des investissements lourds. Étant donné les faibles marges qui caractérisent le secteur, on voit mal comment le transport routier de marchandises pourrait financer cette transition sans aides massives ou sans contribution de la marchandise. Mais pour l'instant, les mêmes causes produisent les mêmes effets: la baisse des volumes commence à faire baisser les prix. Parallèlement, les poches des États sont bien vides au sortir de la pandémie de Covid-19. Toutes les conditions sont réunies pour que le rythme de la transition énergétique devienne la variable d'ajustement.

## Annexe 1

# MÉTHODOLOGIE

---

Compte tenu de l'importance du secteur transport & logistique à l'échelle mondiale, nous avons dû procéder à un certain nombre de choix pour délimiter le périmètre de notre panorama financier. Tout d'abord, nous avons fait le choix de ne répertorier que des groupes présents à l'international, et en particulier dans les activités de transport de marchandises. C'est pourquoi certains grands groupes présents uniquement aux États-Unis, par exemple, ou bien à forte dominante logistique, ne figurent pas dans nos tableaux.

Nous avons ensuite choisi de nous concentrer sur les trois modes de transport aujourd'hui couverts par Upply à travers ses différentes solutions : le transport maritime, le transport aérien et le transport routier. Nous souhaitons bien évidemment étoffer à l'avenir notre publication.

Les données que nous utilisons sont toutes publiques et issues des rapports annuels des compagnies, des publications des résultats financiers ou des communiqués de presse. Il s'agit, selon les sociétés, de comptes audités ou non et de comptes consolidés ou non. Par ailleurs, les périodes de référence ne sont pas forcément identiques. Pour certaines sociétés, l'exercice fiscal est décalé par rapport à l'année calendaire. Nous apportons d'ailleurs cette précision dans les notes figurant en légende des tableaux. Enfin, les taux de change ont aussi une influence importante. Nous avons fait le choix de publier les résultats en dollars américains (sauf pour le transport routier exprimé en euros, notre classement ne couvrant que le périmètre européen), afin d'obtenir des données homogènes au niveau international. La référence des taux de change est publiée en annexe 2 (p.38). Elle reflète une moyenne annuelle des cotations quotidiennes sur le marché international des changes.

Pour toutes ces raisons, il convient d'interpréter les données avec prudence. Notre ambition consiste avant tout à donner un ordre de grandeur permettant de cerner les tendances générales du secteur et les performances individuelles, et non des critères de comparaison.

## Annexe 2

### TAUX DE CHANGE MOYEN EN US\$ (\*)

Taux de change annuel moyen pour la conversion des monnaies étrangères en dollars US (*)	
Couronne danoise (DKK)	7,077
Dirham E.A.U. (AED)	3,673
Dollar Hong Kong (HKD)	7,831
Dollar Singapour (SGD)	1,379
Dollar Taiwan (TWD)	29,813
Dollar Australie (AUD)	1,442
Euro (EUR)	0,951
Franc suisse (CHF)	0,955
Rial qatari (QAR)	3,644
Won coréen (KRW)	1291,729
Yen japonais (JPY)	131,454
Yuan chinois (CNY)	6,728

(\*) Source des données : [IRS](#)

### AUTEUR



**Anne Kerriou**  
Responsable éditoriale  
Upplly



## AVERTISSEMENT

© 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. Il est fourni uniquement à titre d'information générale et ne prend en compte ni la qualité du lecteur, ni ses éventuels besoins. 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. En particulier, Upply n'atteste pas et ne garantit aucun succès prévu ou attendu, profit, retour, performance, effet, conséquence ou bénéfice (que ce soit d'un point de vue juridique, réglementaire, fiscal, financier, comptable ou autre) quel que soit le produit ou l'investissement qui se baserait sur ce rapport. Les opinions exprimées ici sont celles des auteurs à la date de publication et sont susceptibles d'être modifiées sans préavis.

Crédit photo : Getty Images, Canva