



# BAROMÈTRE MENSUEL DU TRANSPORT MARITIME CONTENEURISÉ

Août 2022

upply

# Les compagnies maritimes préparent le retournement de tendance

**La faiblesse de la demande occidentale et la baisse des taux de fret spots en sortie de Chine se sont confirmées au mois d'août.**

Les tendances ressenties en juillet sur le marché du transport maritime conteneurisé se sont confirmées au mois d'août : la demande ralentit, ce qui tend à faire baisser les prix spot, en particulier au départ de Chine. Un climat morose prévaut en cette rentrée marquée par les incertitudes économiques, la guerre aux portes de l'Europe et la vie chère, sans parler des risques pandémiques en embuscade qui restent bien présents.

## Les tendances à suivre

- **Le spectre de la récession**

Ce cocktail anxiogène induit un retour fort du politique dans les démocraties qui, face à des régimes autoritaires incontournables dans notre économie mondialisée, doivent réfléchir dans une certaine urgence à la société qu'elles souhaitent bâtir pour demain. Soulignant "la fin de l'abondance" et "d'une forme d'insouciance", le président de la République Emmanuel Macron évoque [une "grande bascule"](#). Le chancelier allemand Olaf Scholz [partage ce diagnostic](#). Les mots sont forts. Ils constatent **la fin de vie du modèle d'économie mondialisée tel que nous le connaissons depuis 30 ans**, mais sans que l'on sache véritablement à ce stade vers quel modèle de substitution nous voulons tendre.

À court terme, pour continuer dans le décryptage des terminologies en vogue, **la "sobriété" devient la vertu phare de la rentrée**, en particulier sur le plan énergétique. Mais c'est un autre mot, bien plus inquiétant, qui apparaît déjà en filigrane : la récession.

- **La gestion de l'atterrissage des taux de fret**

Face à ces incertitudes structurelles marquées, le secteur de la ligne maritime régulière navigue à vue, prévoit déjà une année 2023 compliquée et s'affaire à sécuriser un deuxième semestre 2022 aussi profitable que le premier. Sur ce dernier point, le pari est en passe d'être gagné, ce qui témoigne d'une gestion très habile de la part des compagnies maritimes. En effet, celles-ci doivent **simultanément engranger un maximum de profits avant l'orage et faire preuve d'un certain sens des responsabilités en apportant leur contribution à la lutte contre l'inflation**. Elles peuvent aujourd'hui mettre en avant la baisse bien réelle des taux spots en sortie d'Asie... Une communication efficace, qu'il convient de tempérer en rappelant que ces fameux taux spot couvrent entre 10 et 15% des volumes seulement. Les prix contractuels, eux, sont encore trois fois supérieurs à ce qu'ils étaient avant la pandémie.

**Les taux de remplissage des navires tombent désormais sous les 90% à l'import d'Asie de façon récurrente.** Quelques efforts de restauration de qualité de service sont notés çà et là mais dans l'ensemble, le principe de ne pas laisser filer l'offre à n'importe quel prix, qui a si bien fonctionné durant la pandémie, fait consensus au sein des compagnies maritimes. L'objectif du 2<sup>e</sup> semestre consiste à piloter l'offre de manière à permettre une stabilisation générale du marché proche des taux pratiqués dans le cadre des contrats longs en cours d'exécution.

- **Le réveil des États**

Depuis plusieurs mois, les clients des compagnies maritimes tentent de convaincre les autorités de la Concurrence de s'intéresser de plus près aux affaires des compagnies maritimes, pour vérifier qu'il n'y a pas entente sur les prix. Aux États-Unis, la Commission maritime fédérale s'est emparée du sujet, mais a dû conclure à [l'absence de collusion commerciale](#). Finalement, c'est sur un autre terrain que le premier coup de semonce est venu. Le 25 août, **le groupe chinois China International Marine Containers (CIMC) a annoncé qu'il renonçait au rachat de Maersk Container Industry (MCI)** suite aux investigations du ministère américain de la Justice (DOJ). Cette enquête avait conclu que le rapprochement des deux entreprises conduirait à remettre plus de 90% de la production de conteneurs reefer dans les mains d'entités détenues ou contrôlées par l'État chinois.

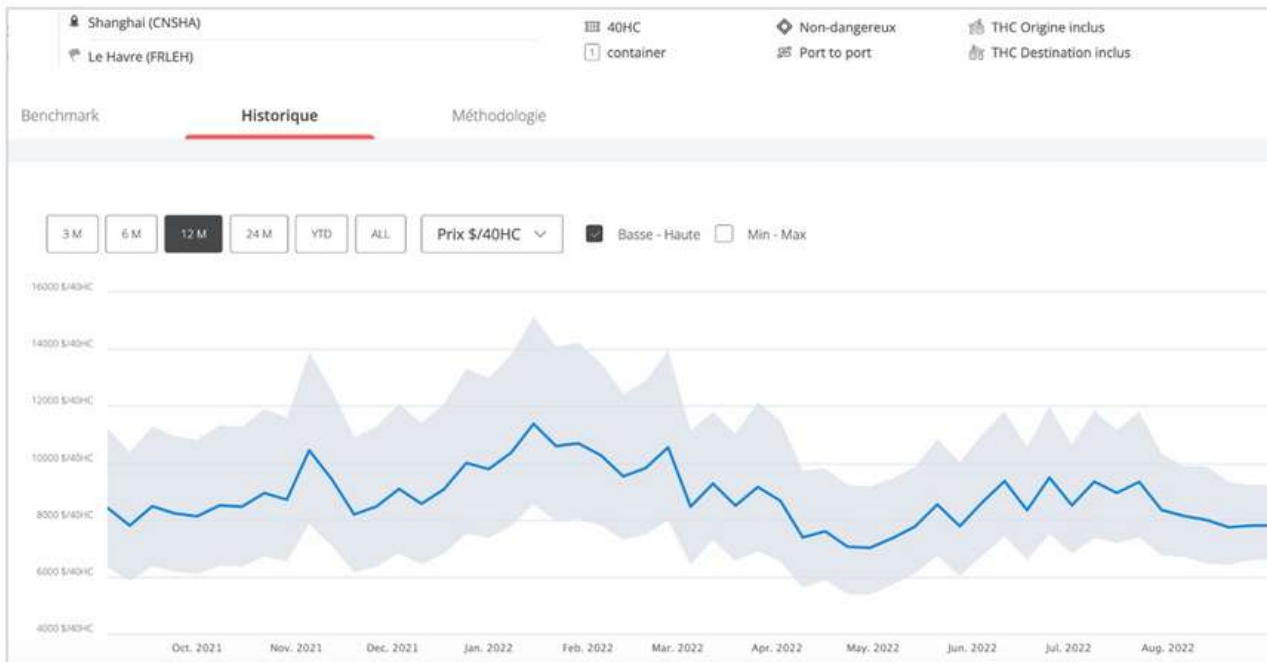
Les autorités américaines montrent ainsi qu'elles n'hésiteront pas à intervenir dans les affaires des compagnies maritimes au nom de leurs intérêts stratégiques. **L'ère de la naïveté est terminée.**

Côté européen, la Commission s'est toujours montrée assez frileuse. Sur la question des prix du transport maritime, elle a adopté une posture attentiste lorsque les taux de fret maritimes flambaient à l'été 2021, malgré les sollicitations insistantes des clients. Le 9 août 2022, la Commission a [enfin lancé un appel à contributions](#) "afin de recueillir des avis sur les performances du cadre juridique de l'UE qui exempte les consortiums de transport maritime de ligne des règles de l'UE en matière de pratiques anticoncurrentielles". À cela s'ajoutent "des questionnaires ciblés" envoyés aux acteurs de la supply chain maritime : transporteurs, chargeurs, transitaires, exploitants de ports et de terminaux. **L'objectif est d'évaluer l'incidence des consortiums et du règlement d'exemption par catégorie sur leurs activités depuis 2020.** Les informations recueillies alimenteront un document de travail qui sera publié au dernier trimestre 2022 et doit aider la Commission à "décider s'il y a lieu de laisser expirer ou de prolonger de nouveau, avec ou sans modifications, le règlement d'exemption par catégorie en faveur des consortiums de transport maritime".

## 1. LES PRIX

Les résultats semestriels publiés dans le courant de l'été par les compagnies maritimes battent des records historiques. Mais la publication de ces résultats records a parallèlement été l'occasion, pour beaucoup d'entre elles, d'annoncer **un renversement de la tendance globale du marché**. Les compagnies maritimes préparent leur entrée dans un nouveau cycle, beaucoup plus difficile pour elles.

- **Asie - Europe**

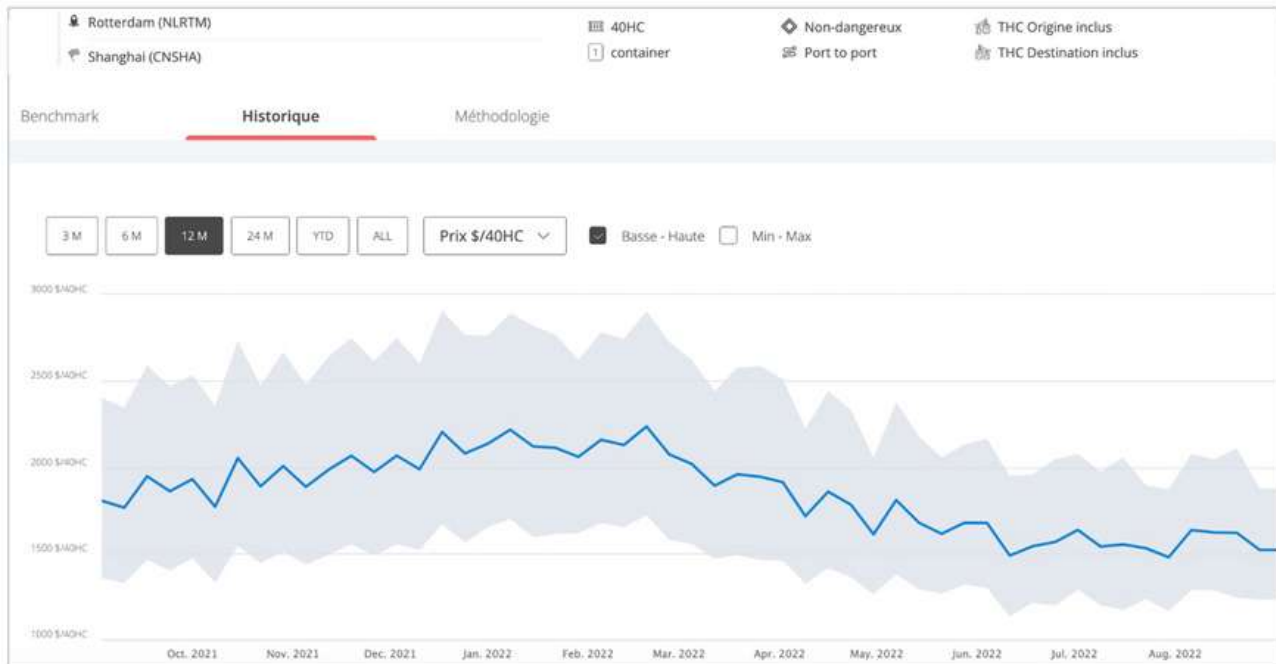


Source : Upply

Le marché Asie-Europe se caractérise par **une érosion lente mais maintenant continue des taux spot FAK**. Au mois d'août, on a même relevé quelques taux sous la barre des 8 000 USD / 40'HC pour des liaisons directes sur les ports du Nord au départ de Chine. Il n'y a désormais plus beaucoup de marge pour baisser davantage, car les écarts avec certains contrats de long terme deviennent vraiment faibles.

L'import Chine sur la Méditerranée (GOA/FOS/BCN/VLC) résiste mieux sur un plan tarifaire, car l'offre et les possibilités de départ sont moins importantes.

## • Europe - Asie



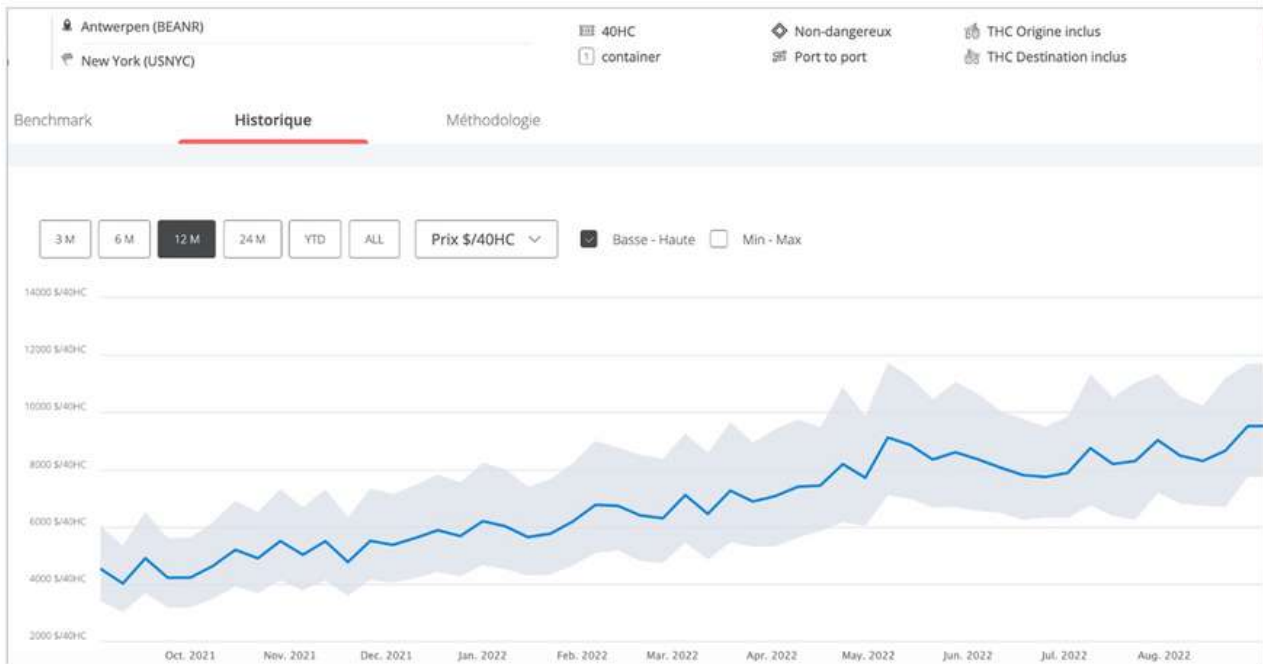
Source : Uply

Le marché *Reefer* à l'export d'Europe s'emballe à la hausse et peine à fournir les boîtes pour satisfaire la demande. C'est d'ailleurs un drame pour la filière export porcine européenne qui se retrouve dans l'impossibilité d'acheminer la marchandise et rate ainsi des opportunités, à l'heure où le prix du porc flambe en Chine. En revanche, c'est le calme plat sur ce marché pour le Dry qui reste encore sensiblement baissier.

**Globalement, les taux de fret peuvent être qualifiés de très faibles.** La logique du "*better than empty*" bat son plein, mais on atteint des points bas qui vont inciter les compagnies à renvoyer encore plus massivement du conteneur vide en Asie si la tendance baissière continue. Il est intéressant de noter au passage que les taux de fret, sur ce marché export, ne montrent pas de corrélation avec les variations des prix du fuel.

Pour les exportateurs européens, ce niveau de prix constitue une belle opportunité, surtout avec un Euro dévalorisé face au Dollar. Mais la demande n'est actuellement pas au rendez-vous. **Les volumes sont historiquement faibles, quasiment dans tous les secteurs,** ce qui constitue un signe inquiétant pour notre balance commerciale.

## • Transatlantique Est - Ouest



Source : Upply

Nous estimions à tort que le palier de 7 000 USD le 40'HC en Gate in Gate out constituait une limite haute sur ce marché. **Ce plafond est largement dépassé, avec des taux spots qui se situent désormais au-delà 8 000 USD.**

L'effet de saturation des terminaux de la côte Est, qui battent des records de volumes mois après mois sous la pression de l'arrivée massive de conteneurs en provenance de Chine, continue de mettre le corridor transatlantique Est-Ouest sous pression. Ces taux de fret élevés restent acceptables pour des marchandises à haute valeur ajoutée ou en tension. En revanche, **ils constituent un signal d'arrêt pour les marchandises dont les valeurs à la tonne sont insuffisantes** pour envisager de poursuivre l'exportation vers le marché américain.

## 2. LES SERVICES

---

Dans sa dernière étude publiée le 30 août, le cabinet Sea Intelligence note [une amélioration de la fiabilité des services maritimes pour le mois de juillet](#). On reste toutefois très loin des niveaux de 2018- 2019, c'est-à-dire des dernières années de référence considérées comme acceptables pour permettre aux supply chain managers de pouvoir modéliser correctement les délais d'acheminement.

**On devrait assister fin 2022 et début 2023 à l'arrivée massive de navires neufs chez les grands opérateurs.** Cela ne signifie pas pour autant qu'il faut s'attendre à une augmentation importante de la capacité disponible. Les compagnies ont à cœur de ne pas reproduire les erreurs du passé, et la surcapacité qui leur a coûté si cher. Elles devraient donc **retirer les navires les plus polluants de la flotte**, parallèlement à l'arrivée des nouvelles unités. Cette stratégie est doublement gagnante puisqu'en plus de maîtriser l'offre dans une période de ralentissement de la demande, les compagnies accélèrent ainsi le verdissement de la flotte. Une réponse aux attentes des opinions publiques et des clients, mais aussi une source d'économie de coûts à l'heure de la flambée des prix de l'énergie.

Des navires de 10 ans aux machines difficilement améliorables sur un plan de l'impact environnemental sont concernés, alors que la durée normale d'exploitation d'un navire est de 25 ans. Dans cet esprit, les premiers navires de 18 000 EVP ne devraient pas tarder à sortir de la flotte, à l'heure où les compagnies maritimes redécouvrent les vertus opérationnelles des navires multi trade Est-Ouest de 14000 EVP. Ces unités ont d'ailleurs plutôt le vent en poupe dans les commandes actuelles de navires plus écologiques.

L'approche financière optimisée consistant à s'appuyer massivement sur les porte-conteneurs géants, telle que nous l'avons connue avant la pandémie, est moins pertinente économiquement aujourd'hui car trop statique. Cela ne veut pas dire que les 24 000 EVP ont perdu toute pertinence sur le marché actuel et à venir, mais **les taux de fret permettent aujourd'hui des modèles de flotte plus souples à opérer et plus panachés.**



### 3. LES OPÉRATIONS

---

Certains terminaux sont davantage saturés qu'avant, alors qu'il y a moins d'escales et moins de volumes traités mensuellement. Cela s'explique avant tout par la désorganisation des services de lignes régulières, qui complique la planification des escales. À cela s'ajoutent les difficultés d'accès aux terminaux portuaires. Quatre éléments majeurs perturbent actuellement l'activité en Europe :

- Le phénomène d'accumulation sur la durée des conteneurs bloqués à destination de Russie, qui commence à impacter l'espace disponible sur certains terminaux néerlandais.
- Un climat social de rentrée très compliqué sur les quais au Royaume-Uni (Felixstowe et Liverpool) qui désorganise un peu plus les services, les escales et les transbordements avec des effets de bord sur les autres ports du Range Nord.
- Des niveaux d'eau trop bas pour évacuer massivement les conteneurs des terminaux par voie fluviale. La situation est notamment très critique sur le Rhin.
- Des pénuries de chauffeurs qui deviennent structurelles dans toute l'Europe.

Ces difficultés ont pour conséquence directe **d'augmenter le temps de séjour à quai moyen des conteneurs vides et pleins**. Dans une phase de ralentissement de la demande, comme c'est le cas en ce moment en sortie d'Asie, la situation est finalement plutôt favorable aux compagnies maritimes qui facturent des frais de surestaries et détentions et engrangent donc des revenus supplémentaires. Cela permet de gommer partiellement l'effet du manque de volumes disponibles, dans l'attente d'une reprise à la fin du 3<sup>e</sup> trimestre ou au début du 4<sup>e</sup> trimestre.

Sur le marché Transatlantique, on constate un report significatif des importations en provenance de Chine vers la Côte Est des États-Unis et vers les ports américains du golfe du Mexique via Panama. **La congestion a ainsi tendance à gagner maintenant la côte Est**, après avoir frappé de plein fouet la côte Ouest. Cela a pour effet de tendre le marché Transatlantique Westbound en provenance d'Europe à des niveaux stratosphériques.

Fait nouveau et intéressant : au mois d'août, les ports de Los Angeles et de Long Beach, maintenant presque trop délestés alors que la demande américaine semble enfin marquer le pas, commencent à s'inquiéter sur le retour de "leurs" volumes. [Les embouteillages sont désormais résorbés](#). Le plan de répartition des importations en provenance de Chine sur différents ports américains, entamé lors de la situation de blocage dans la Baie de San Pedro en 2021, a finalement presque "superformé" par rapport aux attentes!



## AUTEUR

---



### **Jérôme De Ricqlès**

Expert Transport Maritime conteneurisé chez Uply



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'Uply. 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, Uply 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