

BAROMÈTRE MENSUEL DU TRANSPORT MARITIME CONTENEURISÉ



OCTOBRE 2022

upply

Conteneurs : l'atterrissage en douceur est compromis

L'évolution des taux de fret Asie-Europe depuis la fin mois d'octobre évoque davantage un crash en bout de piste qu'un atterrissage en douceur pour les compagnies maritimes.

Les tendances à suivre

Sous l'effet combiné d'un [phénomène de sur-stockage](#) et d'une consommation molle, les économies occidentales freinent sur les nouvelles commandes en Asie.

- **La réaction des compagnies maritimes**

Les compagnies maritimes répondent à ce ralentissement par des annulations et des glissements d'escales dans les ports de charge asiatiques, selon un schéma déjà bien rôdé. Elles auraient certainement souhaité surfer un peu plus longtemps sur la vague des "super profits", mais l'heure est maintenant venue de sécuriser des bénéfices "normalisés" de façon plus pérenne.

Si la demande n'est pas au rendez-vous, **quatre leviers capacitaires sont à leur disposition.**

1 - Annuler des départs : c'est déjà le cas pour les trois grandes Alliances. Des services entiers sont même suspendus.

2 - Faire sortir de la flotte fin 2022 un maximum des capacités ayant les plus mauvais bilans carbone.

3 - Repousser les entrées en ligne de navires neufs.

4 - Ralentir encore plus les navires.

La restauration des finances des compagnies peut leur permettre d'actionner ces leviers, en tout cas temporairement. L'érosion actuellement forte de leur marge à la cellule oriente logiquement leur choix d'opérer des navires plus gros, quitte à attendre qu'ils soient pleins avant de leur faire quitter les ports asiatiques.

- **Les conséquences sur les supply chains**

Premier constat, ce n'est pas avec ce type de politique que l'on va pouvoir recadencer sérieusement les chaînes d'approvisionnement. **La qualité de service, qui semblait s'améliorer sensiblement depuis la fin du 2^e trimestre, risque de replonger au Q4 dans le contexte actuel.**

Deuxième constat, la stratégie actuelle des compagnies maritimes rappelle celle d'avril 2020, au plus fort de la pandémie de Covid-19. Les compagnies avaient en quelque sorte décidé d'arrêter le moteur et d'attendre que les chargeurs se battent pour monter à bord, car c'était le seul moyen d'assurer leur survie, alors que leurs bilans financiers de l'époque étaient extrêmement fragiles. Mais la situation d'aujourd'hui est plus complexe.

- **Une nouvelle dynamique de marché**

Au premier semestre 2020, il y avait de la place dans les entrepôts et les coûts logistiques étaient marginaux, ce qui est très loin d'être le cas aujourd'hui. La dynamique de marché a donc changé.

Pendant la crise, les chargeurs ont touché du doigt les limites des supply chains pilotées en "juste à temps", et cette douloureuse expérience a laissé des traces durables. **Les importateurs ont été contraints de mettre en place une politique de stock conséquente.** Leur stratégie consiste maintenant davantage à essayer de partager le coût de ce stock "forcé" avec les prestataires logistiques que de s'acharner à espérer un hypothétique retour à la normale de l'offre de service des compagnies maritimes de lignes dites régulières.

- **La stratégie de Bruxelles**

La marge de manœuvre des autorités européennes en matière d'organisation des services maritimes est aujourd'hui verrouillée par [le règlement d'exemption par catégorie, valide jusqu'en avril 2024](#). Pour les compagnies, **la menace de se voir contraintes de respecter des horaires hebdomadaires par service est donc quasi nulle.**

Le dossier du renouvellement de cet accord sera cependant à suivre de près. Dans le cadre de la consultation menée par la Commission sur ce sujet, les autorités allemandes de la concurrence ont présenté [une proposition assez novatrice](#) consistant à fixer une limite de capacité de la flotte mondiale pouvant bénéficier d'un accord dérogatoire. Cela instaurerait de fait un double système.

- **La relation Chine-Allemagne**

Un autre dossier maritime a retenu l'attention des autorités bruxelloises le mois dernier : **l'entrée de l'entreprise chinoise Cosco Shipping Port Limited au capital du terminal à conteneurs Tollerort** opéré par HHLA à Hambourg. Bruxelles n'était pas favorable à cette opération mais le gouvernement allemand a donné son feu vert, avec une seule concession : le montant de la participation a été ramené de 35% à 25%.

Alors que la Chine ne cache plus son ambition de se hisser au rang de première puissance mondiale, nombre de voix s'interrogent en Allemagne et en Europe sur le bien-fondé de cette cession. Pour certains, il s'agit seulement d'un jalon supplémentaire dans [la stratégie des "comptoirs inversés"](#). Pour d'autres, et particulièrement pour ceux qui se sont réveillés tardivement sur la réalité des ambitions chinoises, c'est un non-sens stratégiquement dangereux pour le contrôle de nos données et de nos infrastructures.

Une chose est sûre : cette opération est une preuve assez alarmante de la dépendance de l'Allemagne à la Chine et d'une certaine panique actuelle qui conduit l'Allemagne à faire cavalier seul en Europe pour sauver ses intérêts immédiats et garantir ses approvisionnements en énergie cet hiver.

L'industrie automobile allemande est également un dossier vital pour l'Allemagne et interdépendant de la Chine, fournisseur stratégique d'équipements intermédiaires et marché aval tout aussi essentiel pour les produits finis, alors que les voitures électriques chinoises à bas coût se préparent à déferler sur l'Europe. C'est déjà le cas avec la marque MG, qui n'a plus d'anglais que son acronyme "Morris Garages". Elle s'apprête à montrer qu'à l'ère de l'électrique, être un fabricant d'automobile à l'histoire longue n'est plus nécessaire pour être pertinent sur un marché, comme l'a d'ailleurs déjà prouvé Tesla il y a quelques années, surtout lorsque les tarifs douaniers à l'entrée sont très favorables.

La question de la non-réciprocité se pose de façon chaque jour plus aigüe avec la Chine. La pandémie de Covid-19 et la guerre en Ukraine ont été de formidables accélérateurs et révélateurs de mouvements macro-économiques bien plus profonds qu'on ne l'imaginait.

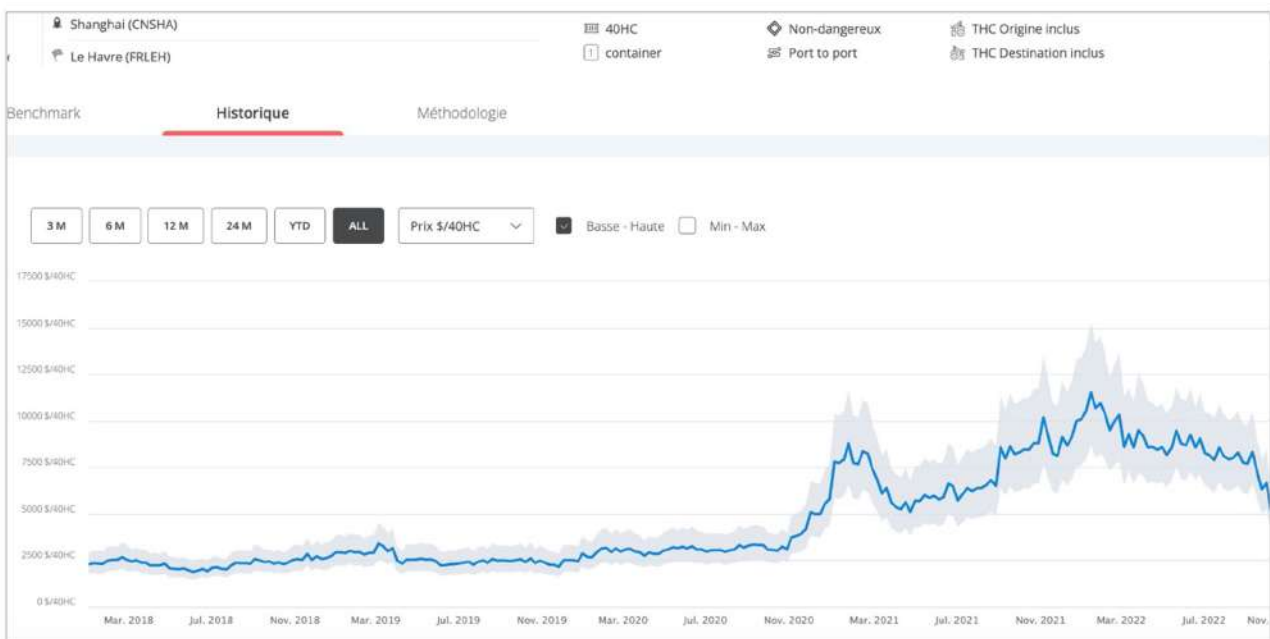


1. LES PRIX

• Asie - Europe

Dans un marché toujours globalement baissier, les compagnies "de seconde ligne" sont sorties du bois en cette fin octobre. Une hypothèse que nous avons envisagée dans [nos 3 scénarios possibles pour 2022](#). Ces compagnies s'illustrent par **des politiques tarifaires agressives**, enfonçant le seuil des 3000 USD par 40 HCD pour leurs taux FAK de novembre à l'import des grands ports chinois directs vers l'Europe du Nord.

Les taux de fret Asie-Europe ont perdu 1000 € par mois par conteneur depuis l'été, et l'on risque maintenant de flirter bientôt à nouveau avec les points d'équilibre des compagnies qui se situent aujourd'hui entre 2000 et 2500 USD le 40' sur ce trade. Cette situation est révélatrice de la santé dégradée de ce marché.

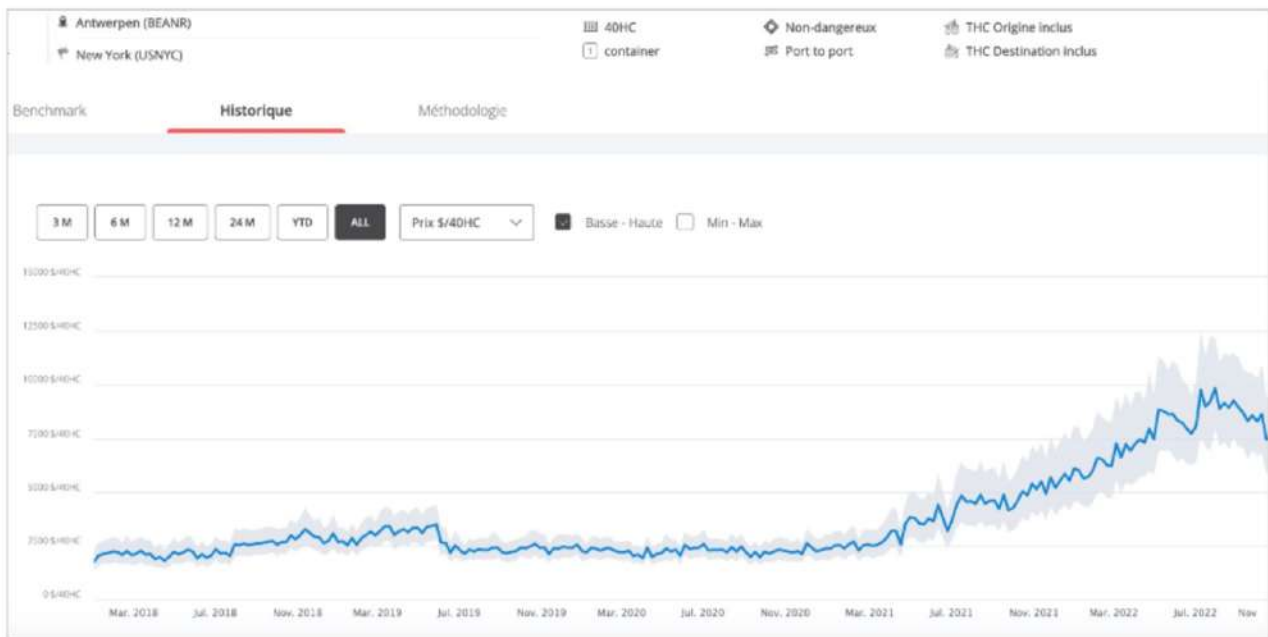


Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Shanghai et Le Havre, THC incluses, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port.

Source : [Uapply](#).

• Nord Europe - Côte Est US

L'export Europe vers les États-Unis semble quant à lui **atteindre un palier**, voire amorcer une certaine érosion tarifaire, alors que la congestion sur la Côte Est des États-Unis s'améliore avec le repli de la demande de produits en provenance de Chine via Panama.



Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Anvers et New-York, THC incluses, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port.

Source : [Upply](#).

• Europe - Asie

Enfin, le marché export Europe vers la Chine est de plus en plus catastrophique. Malgré des taux de fret au plus bas, que l'on peut qualifier de marginaux ou d'anecdotiques, **la machine ne repart pas**.

Beaucoup d'exportations de produits de base à faible valeur à la tonne, qui ont enregistré une forte augmentation des coûts de production, ne trouvent tout simplement plus de débouchés. Les produits de chimie de base subissent également de plein fouet le renchérissement des intrants énergétiques et non énergétiques, ce qui leur enlève de la compétitivité sur les marchés internationaux. L'impact est lourd car ces produits représentent des volumétries importantes pour les compagnies. Les produits de luxe ne sauraient en aucun cas compenser la perte de ces volumes industriels...



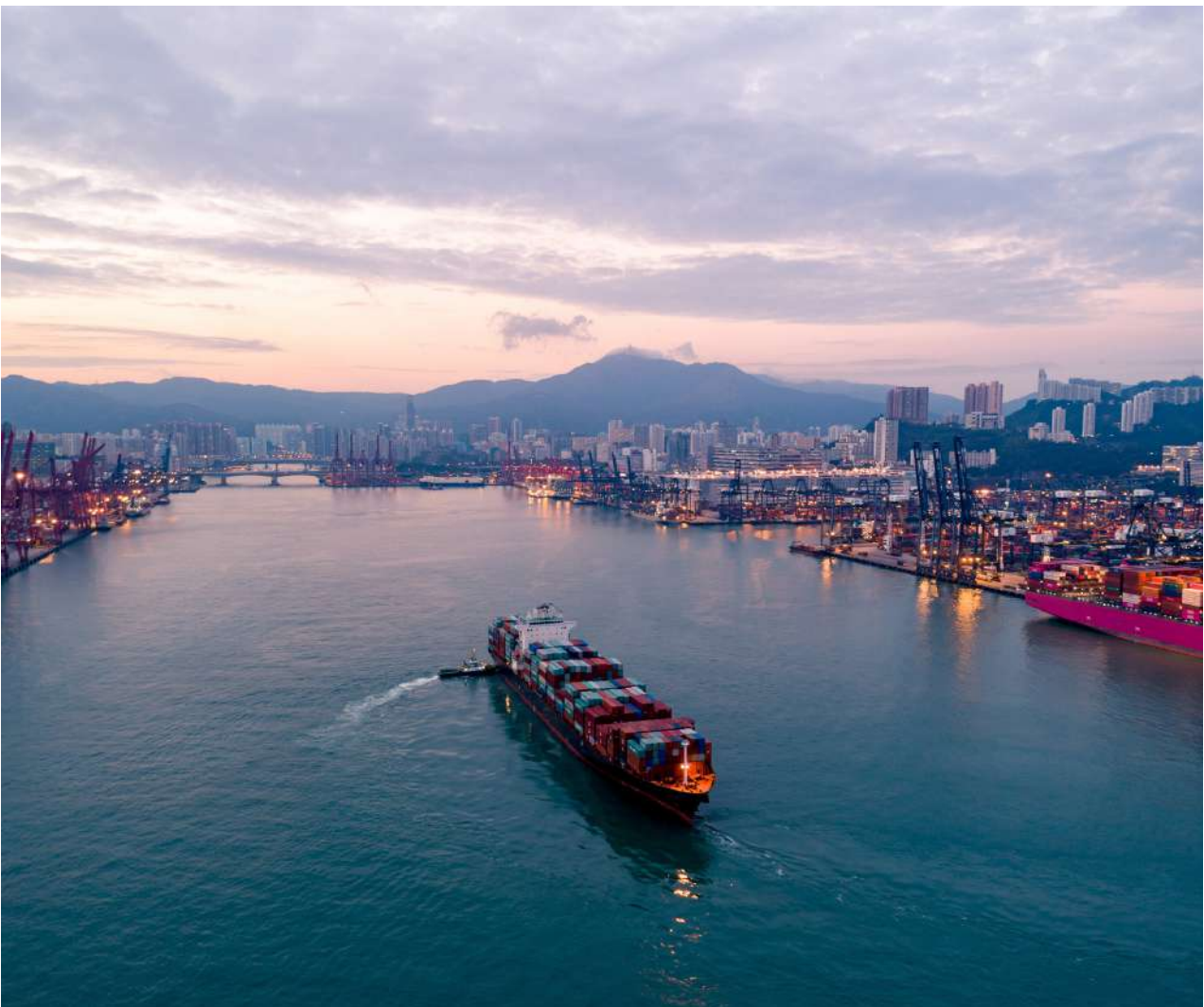
Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Rotterdam et Shanghai, THC incluses, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port.

Source : [Upply](#)

2. LES SERVICES

Les annulations et les glissements d'escale sont la réponse capacitaire à la faiblesse de la demande exacerbée par des niveaux de stock trop hauts. **Le climat n'est donc pas propice à la création de nouveaux services sur le deep sea.**

Sur le short sea, en revanche, la croissance du marché turc et une bonne tenue de l'intra-Asie permet certains reformatages, voire des accroissements de capacité pour répondre à une demande bien orientée pour des navires récents de moins de 2000 à 3000 EVP. CMA CGM, par exemple, vient d'annoncer [une nouvelle configuration de son service FEMEX](#), reliant le Nord Europe avec la Grèce et les régions turques de Marmara & Izmir



3. LES OPÉRATIONS

En octobre, **le temps qu'un conteneur import passe à quai a augmenté sensiblement**, par manque d'options de sortie des terminaux dans un contexte de stocks trop pleins. Cela a un impact négatif pour les clients sur les frais de détention et surestaries. **Mais les volumes concernés diminuent, ce qui permet une décrue progressive des phénomènes de congestion portuaire.**

Les "trous" entre deux escales étant par ailleurs plus longs, puisqu'il y a moins de navires qui font escale chaque mois sur les terminaux, les opérateurs de terminaux ont un peu plus le temps pour "faire du ménage" sur leurs espaces concédés, ce qui permet de gagner en fluidité.

Sur le plan social, l'ambiance générale est plutôt à l'accalmie sur les ports du globe, même si des mouvements ont secoué notamment Liverpool au Royaume-Uni et certains ports des États-Unis. Les ouvriers portuaires sont aux premières loges pour prendre la température de l'économie maritime et mesurer en temps réel le ralentissement de l'activité, en nombre d'escales comme d'EVP à traiter. Une certaine forme de sagesse semble primer dans ce contexte, alors que le spectre des récessions plane au-dessus des têtes.

En France, un mouvement de 4 heures de grève a eu lieu le 18 octobre, à l'appel de la fédération nationale des ports et docks CGT (FNPD CGT), dans le cadre de la journée d'action nationale plus globale. Mais il n'a eu que très peu d'impact sur l'activité des escales. Contrairement aux idées reçues, les ouvriers portuaires français font preuve d'un fort engagement dans ces périodes difficiles.

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