



BAROMÈTRE MENSUEL DU TRANSPORT MARITIME CONTENEURISÉ

SEPTEMBRE 2022

upply

Conteneurs : une "peak season" remise à plus tard

Le scénario de l'atterrissage en douceur des taux de fret Asie-Europe se poursuit, nourri par l'action conjointe d'un faible niveau de commandes et de la présence de stocks importants dans les entrepôts occidentaux.

La crise du Covid-19 a décidément fait **voler en éclat les cycles traditionnels du transport maritime conteneurisé**. Après 18 mois de flambée des prix, les taux de fret ont commencé à se replier au début de l'été, et le mouvement se poursuit, alors que la "peak season" bat habituellement son plein à cette période, en prévision des fêtes de Noël. En ce début d'automne, le marché reste mou en matière de nouvelles commandes en provenance d'Asie.

Les tendances à suivre

- **Le niveau des stocks**

Les grandes enseignes de la distribution ont procédé à **des reconstitutions massives de stocks en 2021 et au début de 2022**. Pour l'instant, sur fond de ralentissement de la consommation, cette marchandise disponible en Europe permet de satisfaire la demande dans des délais attractifs.

Attention toutefois à un possible renversement de tendance en fin d'année. Les grands distributeurs pourraient se retrouver en situation de devoir procéder tous au même moment à des commandes massives, si les stocks repassent sous des niveaux susceptibles de faire rater des ventes.

En matière de dynamique de marché, tout est souvent une affaire de tempo. La dynamique d'optimisation des marges actuelle dans le retail, afin de boucler une très belle année 2022, masque **un certain manque d'anticipation sur la disponibilité de la marchandise** aux premier et deuxième trimestres 2023. Il est vrai que la situation internationale actuelle peut légitimer une approche prudente de la part des acteurs de la distribution en matière de politique de commandes, surtout avec un Dollar fort. Mais **le risque de ruptures massives et concomitantes à relativement court terme devient assez plausible.**

Fait aggravant pour le retail traditionnel, les enseignes à bas coût basant leur stratégie sur la commercialisation de lots et non sur le référencement pérenne de produits tirent les marrons du feu. Nous rentrons dans une époque où le modèle économique des soldeurs, très réactif, répond aux besoins du moment.

- **Les blank sailings**

Les compagnies connaissent bien ces mécanismes du retail. Par ailleurs, elles ont retenu les leçons des années de vaches maigres. On peut compter sur elles pour gérer finement les capacités dans cette période de ralentissement économique, en jouant sur **un programme d'annulation d'escales qui pourrait alors coïncider avec la reprise des commandes dans le retail.** La sécurisation des profits 2022, aussi bien du côté des compagnies maritimes que de la grande distribution, est donc **un cocktail explosif qui peut assez facilement faire repartir le balancier des taux de fret maritime dans l'autre sens.**

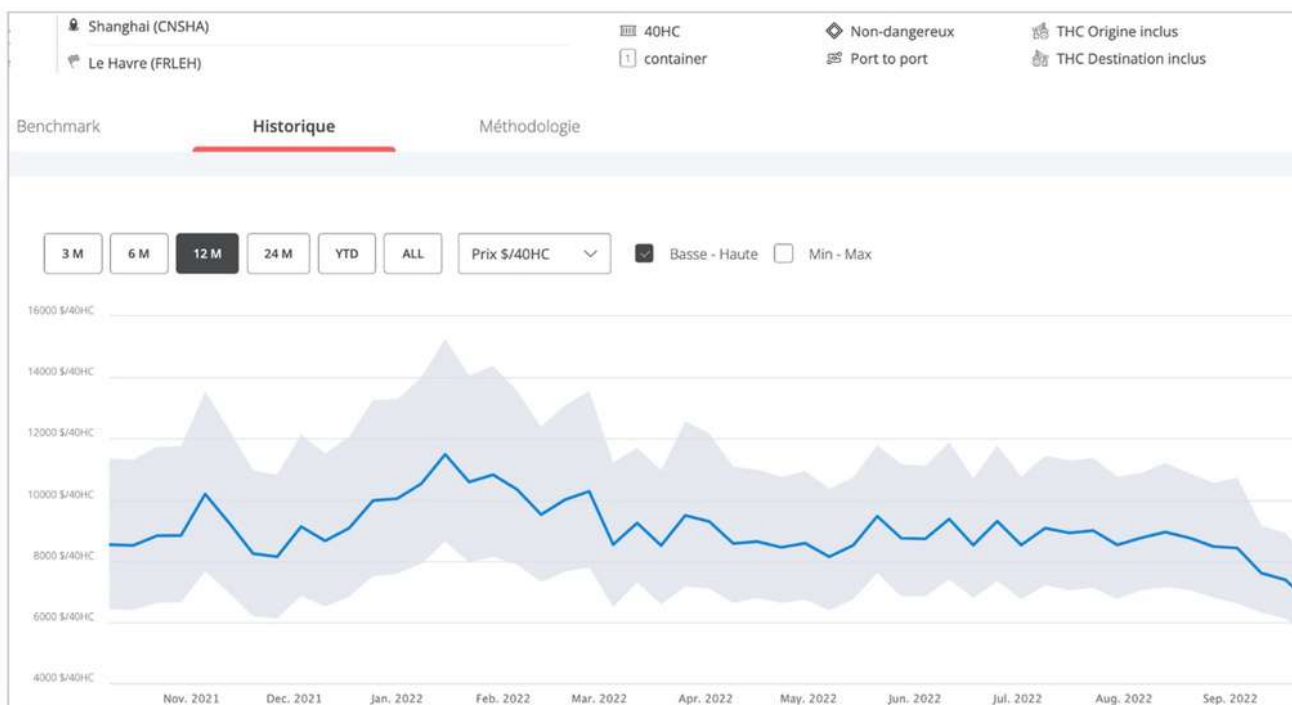
- **Les délais d'acheminement**

Les compagnies maritimes ne vont pas accélérer les navires. Les services resteront donc peu cadencés et on conservera dans les mois qui viennent **des moyennes de 100 à 120 jours** entre la commande envoyée au fournisseur en Asie et la mise à disposition de la marchandise dans un entrepôt nord-européen. Il n'y a pas à court terme de retour crédible à des délais d'acheminement de 40-50 jours. Plus que jamais, les chargeurs doivent donc rester vigilants sur ce point dans l'élaboration de leur stratégie Supply Chain.

1. LES PRIX

Oui, la tendance globale est à la baisse en matière de taux de fret, mais la situation est contrastée selon les trades, et il convient donc de se méfier des raccourcis.

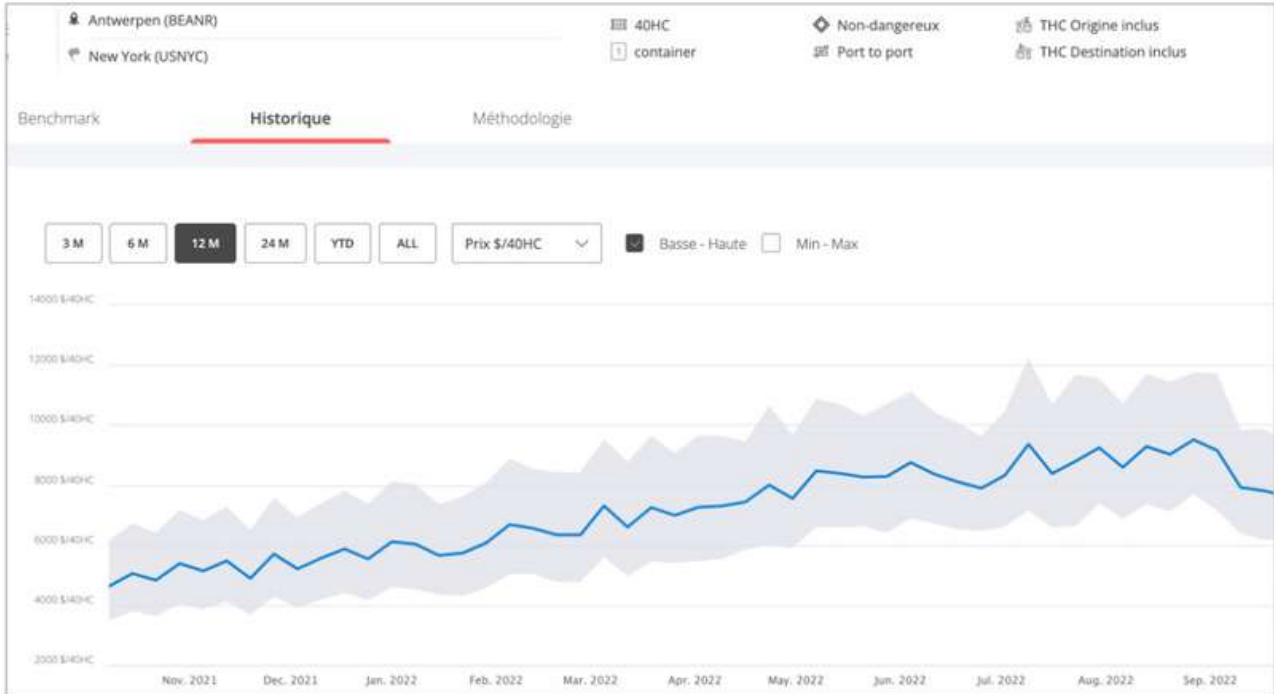
- **Asie-Europe**



Source : [Upply](#)

Sur l'Asie-Europe, le marché se stabilise **aux alentours de 6 000 USD le 40'**, ce qui représente encore des niveaux trois fois supérieurs à la situation pré-pandémique. L'autre grand trade planétaire, à savoir le Transpacifique, enregistre également une très forte correction. On se rapproche des niveaux pré-pandémiques avec des taux spots autour de 3 500 USD le 40'.

• Transatlantique Westbound

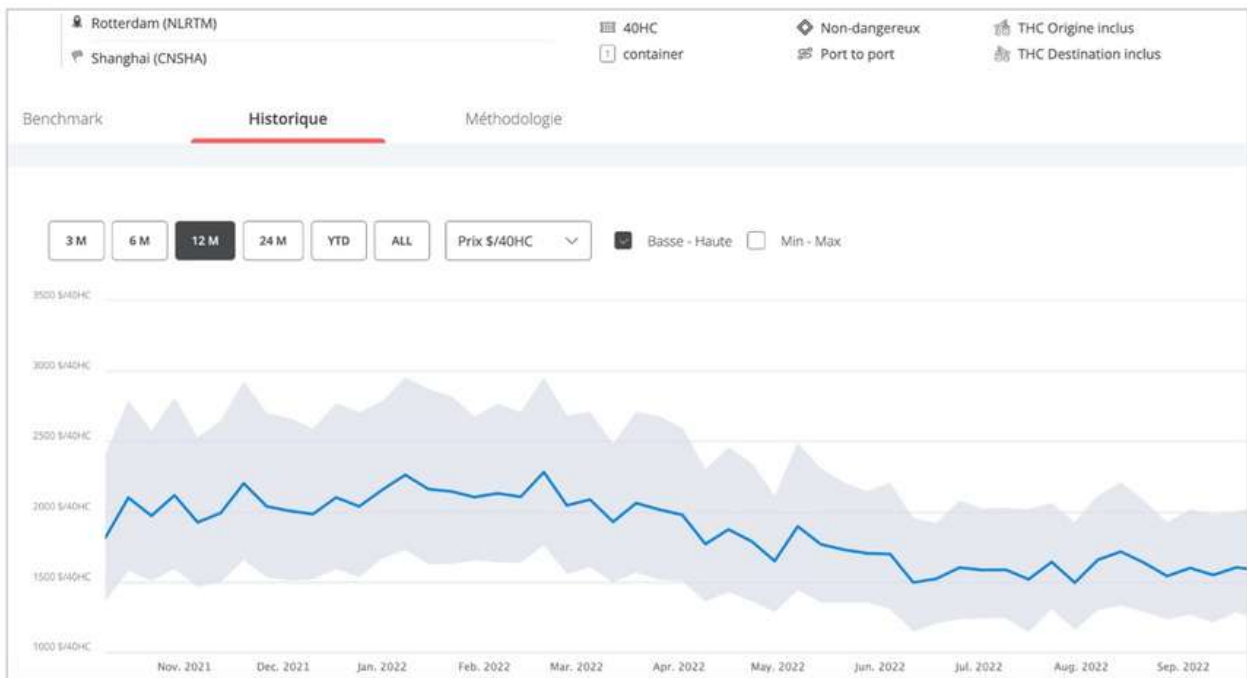


Source : [Upply](#)

Ce marché reste très soutenu et ne montre pas de réels signes de faiblesse. Au départ de l'Europe du Nord comme de Méditerranée, **les taux de fret oscillent entre 6 000 et 7 000 USD**. Là encore, le marché est sur un coefficient multiplicateur de 3 par rapport au niveau pré-pandémique.

- Europe-Asie

Déjà structurellement faible, le marché végète à des niveaux de taux "better than empty", faute de demande. Les exportations européennes vers l'Asie restent atones. **C'est une très mauvaise nouvelle pour le déficit commercial**, qui nécessiterait un plan de soutien d'urgence. Sur les sept premiers mois de l'année, la balance commerciale avec la Chine, par exemple, est passée de -116,3 milliards d'euros en 2021 à -220,6 milliards en 2022. Au cours de cette période, les importations ont progressé de 42,5%, tandis que les exportations n'ont augmenté que de 0,6%.



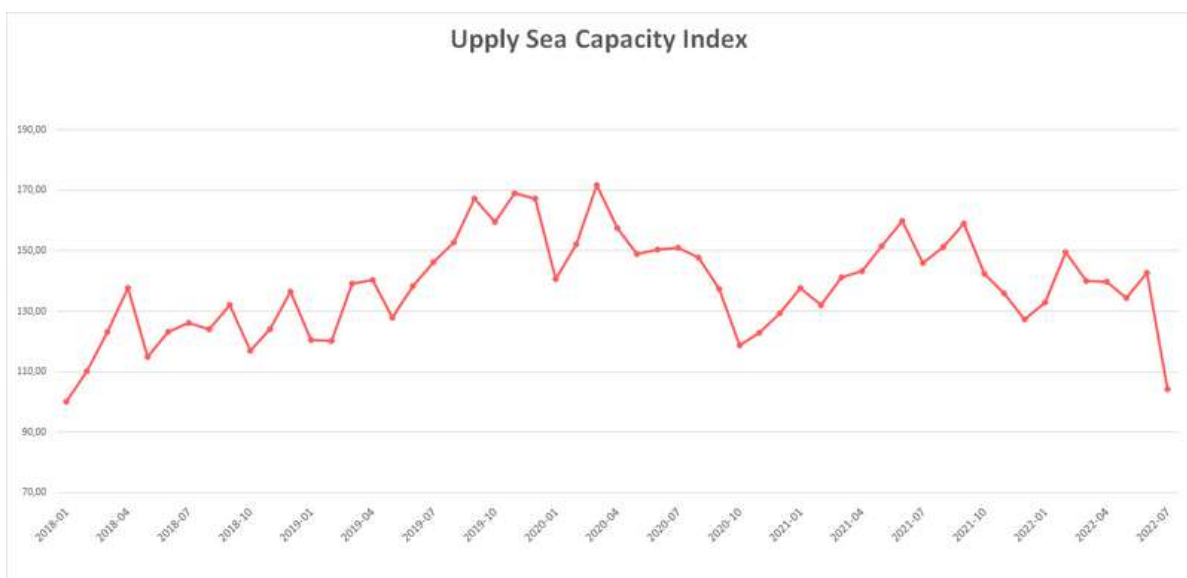
Source : [Upply](#)

2. LES SERVICES

Le cabinet Sea Intelligence constate une remontée maintenant continue de la qualité de service. **Le taux de fiabilité des services atteint 40%** sur le dernier mois d'étude disponible (août 2022). Cela représente une nette progression, même si l'on reste loin des + de 80% de 2018.

Il ne faut cependant pas croire que la fin de la surchauffe au niveau de la demande engendrera forcément une baisse des prix, corrélée à une amélioration des services et des transit times. **La diminution des taux de fret pousse au contraire à un renforcement du "super slow steaming"**, avec à la clé quelques gains opérationnels toujours bons à prendre pour les compagnies dans le contexte inflationniste actuel.

D'autre part, la situation pourrait se dégrader en fin d'année, comme en témoignent les annonces anticipées et massives de blank sailings. Des suspensions de services ne sont pas à exclure. S'il y a bien une compétence que les compagnies maritimes ont acquise pendant la crise, c'est **une agilité certaine en matière d'adaptation en temps réel de l'offre à la demande**. On observe une certaine détente sur le marché de l'affrètement après plus d'un an de très forte tension, mais la capacité reste très maîtrisée pour le 4^e trimestre. Il n'est plus question pour les compagnies de subir la surcapacité sans réagir. Nous suivrons de près ces mouvements, grâce à notre indice de capacité Upply en cours de développement.



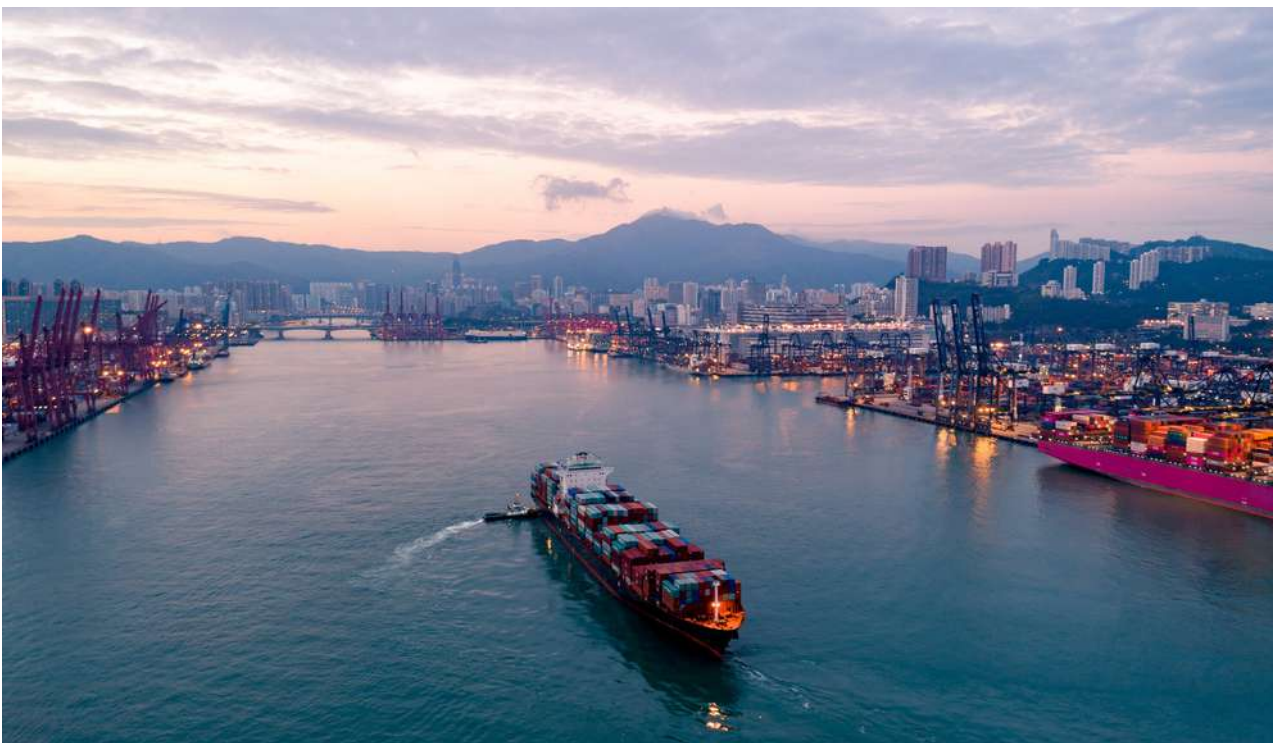
Source : Upply - Évolution des capacités maritimes conteneurisées sur le corridor Asie-Europe (Base 100 janvier 2018)

3. LES OPÉRATIONS

Alors que la situation du climat social portuaire semble s'améliorer par la négociation en Allemagne et sur la Côte ouest des États-Unis, rien ne va plus au Royaume-Uni. Felixstowe a connu un nouvel épisode de mouvements sociaux après la trêve des funérailles de la Reine Élisabeth.

Le secteur de la manutention portuaire est sous pression. Le travail portuaire est un travail d'organisation et d'anticipation, qui est mis à mal lorsque les escales changent en permanence et à la dernière minute. Les entreprises aimeraient offrir à leurs équipes un peu plus de sérénité dans le travail, avec un retour à la planification et à la régularité des services.

Pourtant, cela n'en prend pas le chemin. **Les compagnies maritimes demandent au contraire une flexibilité accrue** dans le cadre des contrats de manutention. Il serait pourtant prudent de leur part de ne pas trop tirer sur la corde sur ce sujet, au risque de perdre plus qu'elles ne peuvent gagner. Une lassitude est perceptible aujourd'hui sur les quais et ce n'est jamais un bon indicateur pour la suite...



AUTEUR



Jérôme De Ricqlès

Expert Transport Maritime conteneurisé chez Upply



upply

© Tous droits réservés. Aucune partie de la présente publication ne peut être reproduite sous quelque forme matérielle que ce soit, y compris par photocopie ou par stockage électronique, sans l'autorisation écrite préalable d'Upply. Ce rapport est basé sur des informations factuelles obtenues auprès de plusieurs sources publiques. Bien que tous les efforts soient faits pour assurer l'exactitude des informations, Upply décline toute responsabilité pour toute perte ou dommage causé par la prise en compte des informations contenues dans ce rapport. Les opinions exprimées ici sont celles de l'auteur à la date de publication et sont susceptibles d'être modifiées sans préavis.

Crédit photo : Getty Images, Canva