

BAROMÈTRE MENSUEL DU TRANSPORT MARITIME CONTENEURISÉ



Conteneurs : le marché teste ses points bas en sortie de Chine

Au départ de Chine, les taux de fret maritime spots sont désormais inférieurs aux taux contractuels mais sur les autres corridors, les prix se maintiennent à des niveaux convenables.

Les faits marquants

"Tout ça pour ça", serait-on tenté de dire à l'issue de ce mois de février bien décevant pour les compagnies maritimes et les commissionnaires de transport. Très loin des records de 2021, **les taux spot se discutent aujourd'hui au plus bas autour de 1000 USD en sortie de Chine sur le Nord Continent et de 2000 USD sur le West Med.**

Une chute brutale des taux en sortie de Chine

Le phénomène était attendu, mais la baisse du chiffre d'affaires et des volumes frappe par sa brutalité. Pour les compagnies comme pour les commissionnaires de transport, les indicateurs de performance mensuels sont en berne et **la demande reste toujours aussi mal orientée**. Or ces montagnes russes sont difficiles à appréhender dans une logique financière traditionnelle.

Ne sombrons pas néanmoins dans le catastrophisme. Mis à part en sortie de Chine, **les autres marchés maritimes se maintiennent dans l'ensemble plutôt bien** et il paraît important dans ce contexte de rappeler qu'il y a toujours une grosse différence entre un taux de fret "pas cher" et un taux de fret qui permet un embarquement effectif et rapide du conteneur à bord d'un navire. C'est plus vrai que jamais, et l'on assiste à **une réhabilitation bienvenue des relations commerciales entre clients et fournisseurs**.

Par ailleurs, pour les groupes qui bénéficient de relais de croissance dans d'autres segments du transport et de la logistique, la pilule passe souvent un peu mieux, car certaines de ces activités restent bien orientées.

Des temps de transit améliorés

Dans ce contexte, les terminaux portuaires guettent maintenant les navires et les temps de passage à quai des conteneurs retrouvent leurs niveaux pré pandémiques. La congestion est clairement terminée, ce qui va mécaniquement avoir **un impact positif sur les délais d'acheminement**, même avec des services qui restent durablement mal cadencés.

La disponibilité des conteneurs retrouve également une situation normale dans les grandes zones de demande planétaires. La Chine a désormais beaucoup de stocks de conteneurs vides, et n'a pas besoin d'en avoir davantage à court terme.

Une menace de surcapacité

En résumé, les tensions ont disparu, qu'il s'agisse d'accès aux navires, aux équipements ou aux infrastructures. Parallèlement, on assiste à l'arrivée sur le marché des premiers navires neufs commandés par les compagnies durant la période d'abondance financière.

Ces navires arrivent au plus mauvais moment puisque la demande n'est pas au rendez-vous. Même en mettant au rebus les unités les plus anciennes, **les compagnies ne pourront mécaniquement pas équilibrer l'arrivée des nouvelles capacités par des destructions équivalentes** dans les prochains mois. Cette équation imparable affectera défavorablement les compagnies maritimes en 2023 et très probablement aussi en 2024.

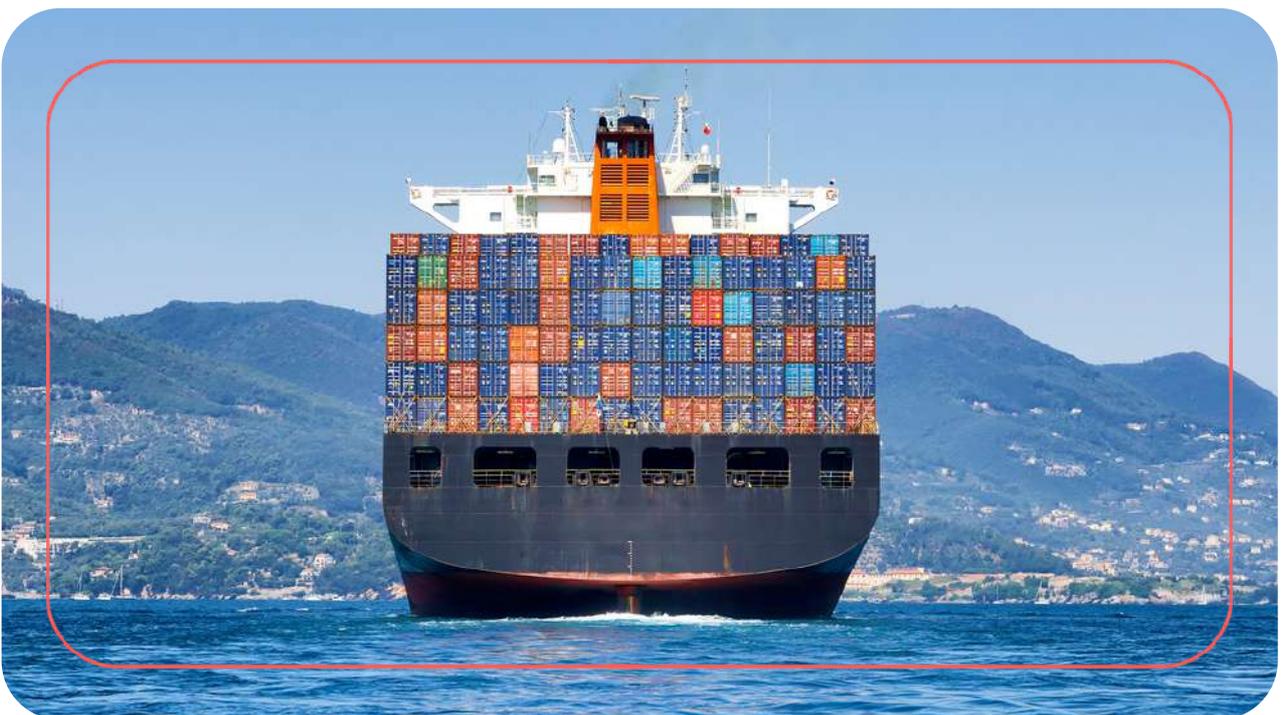
Appels d'offres: les chargeurs reprennent la main

Du côté de la demande, la période des appels d'offres se poursuit. On observe chez les chargeurs **deux types de comportement assez antagonistes**:

- Certains n'ont pas digéré les excès de 2021 et sont bien décidés à tirer le maximum de leur pouvoir de négociation retrouvé, avec la récente inversion de l'équilibre offre/demande.
- D'autres, animés par des stratégies de plus long terme, gardent à l'esprit les seuils de rentabilité des compagnies maritimes et savent d'expérience qu'il n'est pas dans leur intérêt de descendre trop bas.

Pour beaucoup de chargeurs, le marché spot est tellement confortable aujourd'hui qu'il n'y a **aucune urgence à sécuriser des taux contractuels**. Il sera toujours temps de lancer un appel d'offres plus tard quand le marché donnera des signes de crispation, ce qui n'est certainement pas imminent.

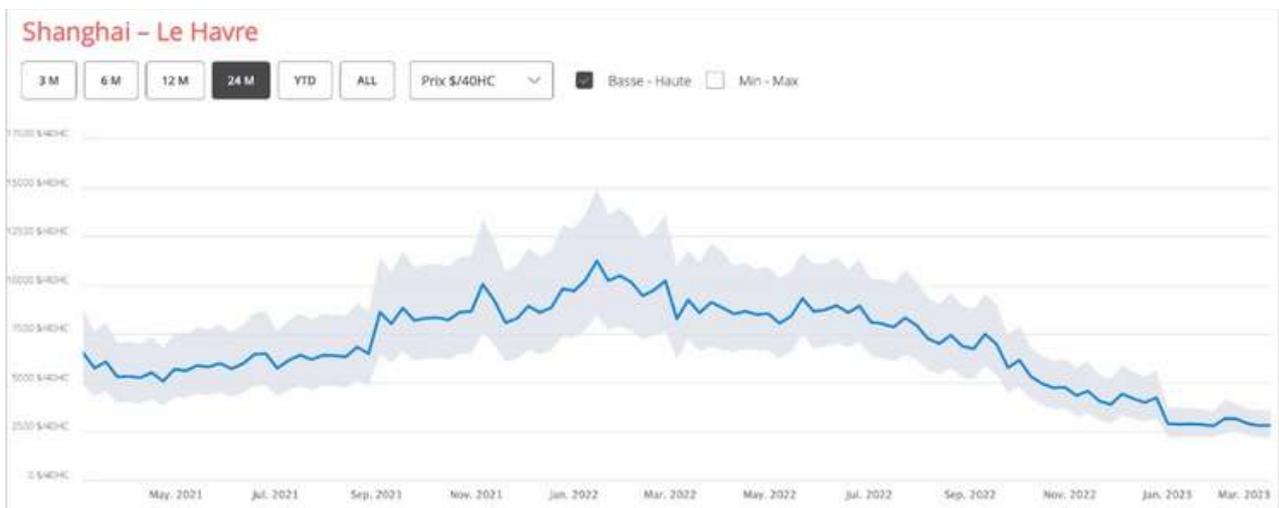
Le fait que les taux spots se situent en-dessous des taux contractuels n'est évidemment pas une bonne nouvelle pour les compagnies maritimes, qui ont besoin de sécuriser des flux. Cependant, cette situation peut donner un coup pouce au décollage de leurs offres digitales. Les logiciels de tarification dynamique permettent d'être réactif. Ils offrent aux chargeurs l'occasion de saisir des opportunités et récompensent d'ailleurs les utilisateurs fidèles. Lorsque le marché spot repassera au-dessus du marché contractuel, ce qui est une caractéristique d'un marché stabilisé, il sera plus difficile pour les compagnies de faire émerger cette nouvelle façon de vendre de la prestation.



1. LES PRIX

- **Asie - Europe**

Sur cet axe, la baisse se tasse sur des points bas. Ces taux correspondent à des niveaux de prix "qui chargent", puisque les données Upply sont basées sur des transactions effectives chargées et facturées. On mesure ici **l'écart entre les prix d'appels entendus sur le marché et le gros du marché qui est moins dans l'excès baissier.**

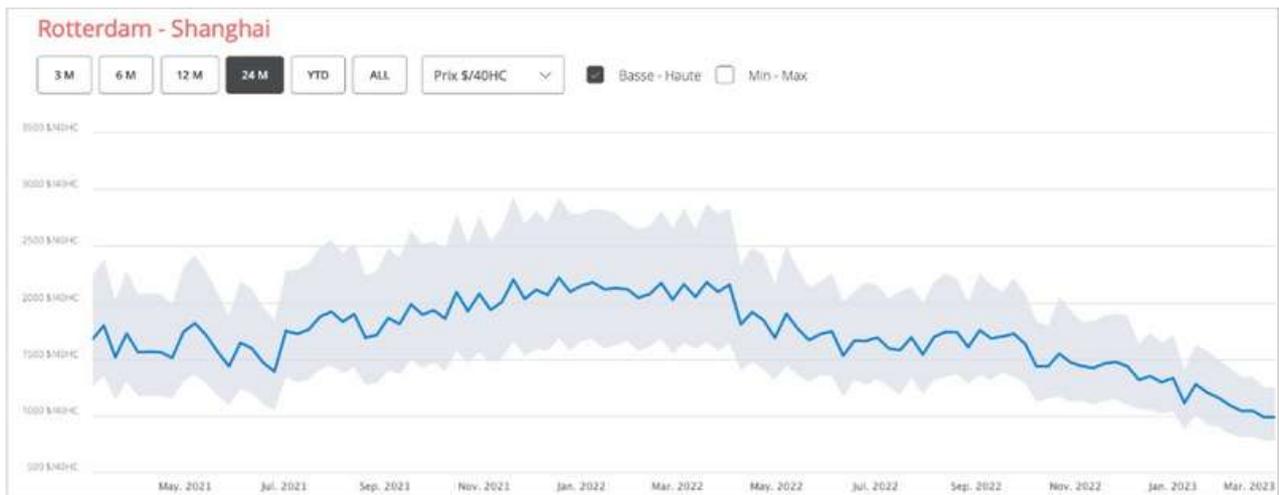


Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Shanghai et Le Havre, THC incluses, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port.

Source : [Upply](#).

- **Europe - Asie**

Cet axe se caractérise par une situation très stable: faible demande, faibles taux de fret, pas de problème d'espace et pas de problème d'équipement (sauf pour les reefers, de façon chronique, même si les taux de fret reefer continuent de baisser).

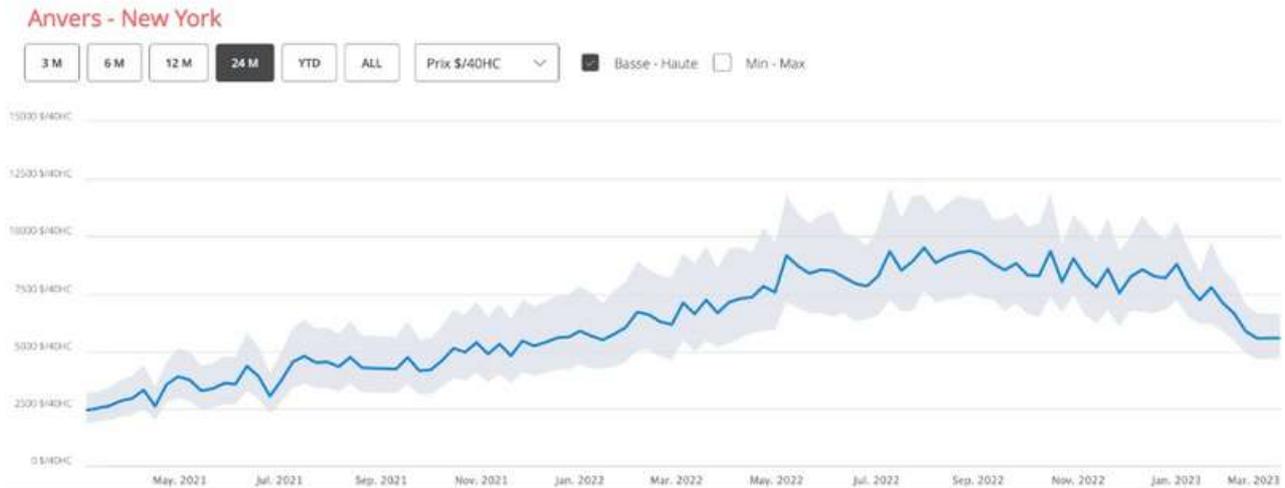


Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Rotterdam et Shanghai, THC incluses, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port.

Source : [Upply](#).

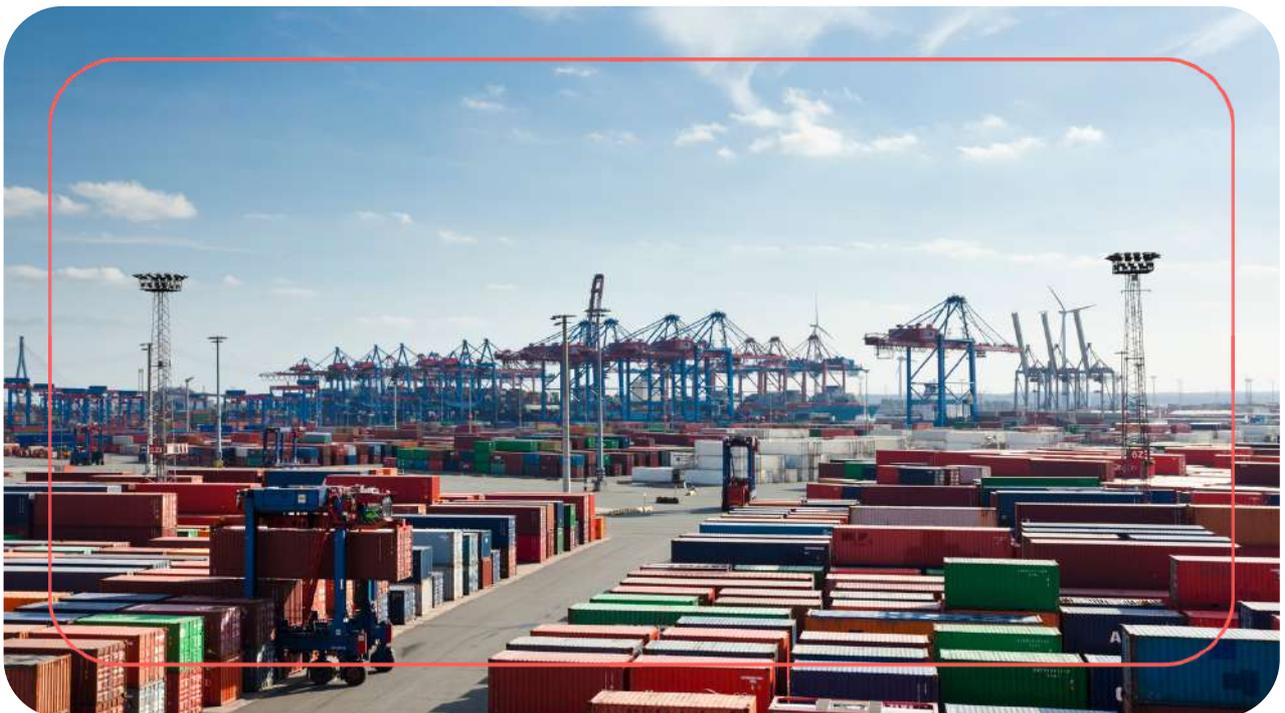
- **Nord Europe - Côte Est US**

Les taux se maintiennent pour l'instant dans une fourchette comprise entre 2 et 3 fois ce qu'ils étaient avant la pandémie. Il faudra néanmoins surveiller les annonces de MSC qui, avec des arrivées massives de capacités sur ce trade, a le potentiel pour changer la donne sur ce segment maritime.



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

Source : [Upply](#)



2. SERVICES: UNE RÉGULIÈRE IRRÉGULARITÉ...

→ Blanks sailings

Le retour de la métronomisation n'est pas prévue pour les prochaines semaines, même si des améliorations apparaissent. Dans sa dernière analyse, Drewry estime que le nombre d'annulations de voyage sur les routes est-ouest s'élèvera à 65 en mars, sur les 645 liaisons à venir, soit **un taux d'annulation de 10%**. Toutefois, la situation s'améliore puisque nous annonçons en février un taux de 24%.

La fiabilité des services laisse encore à désirer. Selon Sea Intelligence, elle est passée de 30,3% en janvier 2022 à 56,6% en décembre de la même année. Mais ces chiffres restent encore loin de ceux de 2020. La fiabilité des services atteignait alors 63,9%. Le constat est clair: l'irrégularité des services est devenue régulière depuis deux ans.

Les choses ne devraient pas s'améliorer au mois de mars. Ainsi, **MSC** annonce la suppression des services Shogun et Lion au cours de la première semaine de mars. Le service Pearl (Transpacifique) a subi le même sort sur la dernière semaine de février. Il en sera de même, en mars, du service transpacifique Jaguar et du service Shogun entre l'Asie et l'Europe. Du côté de **ONE**, les choses sont présentées différemment. Des retards survenus dans les ports lors des opérations de manutention s'accumulent pour finalement voir des services perdre entre trois à quatre jours selon leur destination. **Mærsk**, de son côté, a annulé plusieurs services, notamment l'AE1 entre l'Europe et l'Asie, ou le TP6 en Transpacifique.

En France, la situation sociale inquiète. Dans un courrier du mois de février, **Hapag Lloyd** a prévenu les chargeurs des difficultés possibles en raison des mouvements sociaux contre la réforme des retraites. Le mouvement des 7 et 8 mars pourrait entraîner de nombreux décalages pour les services qui escalent dans les ports français. Un durcissement n'est pas exclu. Les syndicats tiennent actuellement des réunions pour déterminer les actions à mener dans le cadre de ce mouvement qui pourrait être massif et durer plusieurs jours. Les annonces sont attendues pour les premiers jours de mars.

→ Évolution des services

- **Transatlantique**

Ellerman City Liner a étendu son service entre l'Europe et la côte Est des États-Unis au port de Bilbao. Désormais, les navires desservent les ports de Tilbury, Rotterdam, Anvers, Hambourg et Bilbao en Europe pour rejoindre Wilmington et Jacksonville.

- **Transpacifique**

Sur le Transpacifique, un premier signe d'une probable redéfinition des alliances se dessine avec la prise de slots par **ONE**, membre de The Alliance, sur le service Columbus-Jax opéré par CMA CGM. Ce dernier est intégré dans les services d'Ocean Alliance. Les slots se limitent au lien transpacifique entre la côte Ouest des États-Unis et l'Asie. Les ports concernés sont ceux de Port Kelang, Laem Chabang, Ho Chi Minh (Cai Mep), Shenzhen (Yantian), Los Angeles, Oakland et retour par Shenzhen (Yantian), Ho Chi Minh (Cai Mep), Singapour et Port Kelang. Il semble que ONE se tourne résolument vers cette alliance. En effet, la compagnie japonaise dispose aussi de slots sur les navires du service AAC4 de Cosco-SL, opéré dans le cadre de Ocean Alliance.

Depuis le début du mois de mars, **ZIM** a revu l'organisation de son service eCommerce Xpress Baltimore. L'armement israélien a ajouté les ports de Djakarta, Laem Chabang, Hai Phong et Kingston. Désormais, les navires empruntent les deux canaux de Panama et Suez. Ils partent de Djakarta vers Laem Chabang, Ho Chi Minh et Hai Phong avant de rejoindre en Chine Shenzhen, puis Kaoshiung. Ils passent ensuite par le canal de Panama pour toucher Kingston, Baltimore, Norfolk, New York et Boston avant de retourner à Djakarta par le canal de Suez.

Mærsk a annoncé la fin de son service Transpacifique TP 20 qui relie l'Asie du Sud-Est et les ports de la côte Est des États-Unis avec un retour par le canal de Suez. Pour assurer les liaisons avant la fin effective de ce service, l'armement a mis en place des rotations différentes en feederisant des ports d'Asie pour les connecter avec d'autres services.

Les difficultés sur le Transpacifique obligent les armements à réorganiser leurs rotations. Ainsi, **Transfar Shipping**, filiale du distributeur Alibaba, a décidé de jeter l'éponge sur les rotations entre l'Asie et la côte Est des États-Unis.

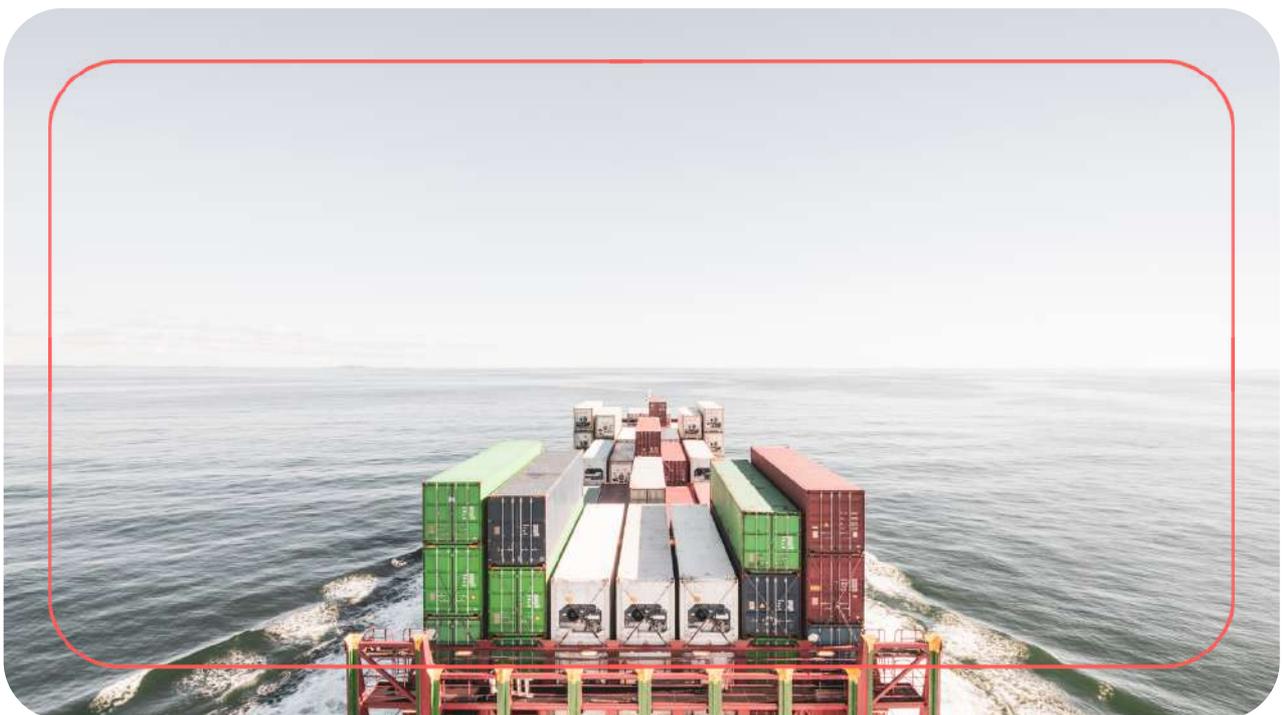
- **Europe-Asie**

La branche armatoriale du distributeur allemand Lidl, **Tailwind Shipping**, a décidé d'étendre sa desserte en Chine au port de Qingdao. Pour ce faire, il a ajouté un navire de 4000 EVP. Le service concerné, PAX, dessert les ports de Qingdao, Ningbo, Shenzhen, Koper, Barcelone et Rotterdam. Cet armateur a aussi décidé d'ouvrir une liaison entre le Bangladesh et l'Europe du Nord à compter du mois de mars. Le Tiger Express reliera les ports de Chittagong à Barcelone et Moerdijk, dans la banlieue de Rotterdam, avec une escale à Limassol sur le voyage retour. Les trois navires de 900 EVP assureront une escale tous les 17 jours environ.

Premier signe de la fin de l'alliance 2M, **MSC** a décidé de redonner vie à son service Dragon entre l'Asie et la Méditerranée sans la participation de Mærsk. Il desservira les ports de Shanghai, Ningbo, Singapour, Ashdod, Naples, La Spezia, Gênes, Marseille, Gioia Tauro et retour par King Abdullah et Singapour. Ce service avait été suspendu en 2020 pendant la crise sanitaire. Il était opéré en partenariat dans le cadre de l'alliance 2M.

Anciennement connue sous le nom de National Shipping Company of Saudia Arabia, **la société Bahri** revient dans le monde des lignes maritimes régulières avec l'ouverture d'un service entre l'Europe et l'Asie. La date de départ du premier navire n'est pas encore connue. Le service escalera dans les ports de Bremerhaven, Anvers, Nantes Saint-Nazaire, pour rejoindre Ennore, en Inde et les ports chinois de Taicang puis Shanghai avant d'arriver à Nantes Saint-Nazaire. La particularité de ce service est d'aligner des navires conro pour charger en pontée des conteneurs mais aussi des marchandises roulantes et des conteneurs sur remorques.

Enfin, après le séisme en Turquie et en Syrie, le port d'Iskenderun a été atteint. Plusieurs conteneurs ont pris feu sur le terminal après les secousses et des vérifications seront nécessaires avant de pouvoir reprendre des rotations à un rythme normal, mais selon les autorités locales, les infrastructures ne sont pas endommagées. **ZIM** a d'ailleurs décidé en février de remplacer son escale de Mersin dans son service entre l'Europe et l'Inde par Iskenderun. D'autre part, **MSC** a souhaité étendre à la Turquie son service entre la Méditerranée et l'Afrique de l'Ouest. L'armement a choisi d'escaler à Tekirdag, Izmit et Iskenderun. Ni l'un ni l'autre n'ont annoncé des révisions de ces rotations.



3. LES OPÉRATIONS

Le travail sur les quais retrouve une certaine normalité sur l'ensemble des terminaux de la planète, en raison de la relative **faiblesse des escales en volumes et en fréquences** depuis maintenant plusieurs mois.

Le climat social s'améliore **sur les quais de Los Angeles et de Long Beach** avec des négociations contractuelles maintenant en cours de finalisation avec l'International Longshore & Warehouse Union (ILWU). Mais les acheteurs américains de produits asiatiques ont pris des habitudes d'import via Panama et la côte Est pour mieux maîtriser leurs flux, à l'époque maintenant révolue de l'engorgement de la baie de San Pedro. **Les trafics qui passaient historiquement par la côte Ouest n'ont pas encore tous pris le chemin du retour**, mais la faiblesse des taux de fret transpacifiques et la décongestion généralisée devraient accélérer le mouvement.

À Hambourg, Rotterdam et au Royaume-Uni, la faiblesse des volumes inquiète et pousse les organisations syndicales à un certain réalisme dans le rapport de force, après les mouvements des mois derniers avec des accords de circonstance assez fragiles.

En France, la CGT Ports et Docks a jusqu'à présent suivi les mouvements nationaux autour de la réforme des retraites sans zèle particulier, ce qui n'a donc pour l'instant pas trop gêné les exploitations portuaires. Le mouvement du 7 mars est important, car les syndicats semblent décidés à porter des revendications sociales qui dépassent la seule question des retraites.

AUTEUR



Jérôme De Ricqlès

Expert Transport Maritime conteneurisé chez Upply

Le chapitre "Services" de ce baromètre est réalisé en collaboration avec Hervé Deiss, journaliste spécialisé dans le transport maritime et les questions portuaires.

upply

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

Crédit photo : Getty Images, Canva