

BAROMÈTRE MENSUEL

DU TRANSPORT MARITIME CONTENEURISÉ



Août 2024 | 

upply

CONTENEURS :

VERS UN RESSERREMENT DES PRIX SPOT ET CONTRACTUELS

Les attaques en mer Rouge perturbent toujours les opérations, mais les taux de fret spot marquent le pas. En revanche, l'augmentation des seuils de rentabilité des compagnies pèse sur le marché contractuel.

Les faits marquants

La situation en mer Rouge

Huit attaques de navires par les Houthis ont été répertoriées en août, avec notamment un pétrolier en flamme, le MV Sounion, dont l'opération de sauvetage peinait à démarrer. Ces attaques, dont certaines ont été réalisées avec des missiles sophistiqués, ont tendance à se décentrer vers le Golfe d'Aden.

La navigation via le canal de Suez ne s'est donc absolument pas améliorée en août. Au contraire, l'enlisement s'est confirmé. Nous sommes bien à ce stade dans une zone de guerre dont l'évitement reste la solution la plus raisonnable pour garantir la sécurité et les intérêts des parties prenantes. Le trafic pétrolier, qui restait un bon client du canal, fait maintenant lui-aussi massivement le tour, voire profite un peu du regain d'intérêt pour la route estivale arctique.

“ La navigation via le canal de Suez ne s'est donc absolument pas améliorée en août. Au contraire, l'enlisement s'est confirmé ”

Des temps de transit durablement allongés.....

Lorsque les compagnies maritimes ont commencé à dérouter massivement leurs navires vers le cap de Bonne-Espérance pour éviter les attaques en mer Rouge, personne n'imaginait que cette situation allait s'inscrire dans la durée. Force est de constater pourtant que cette nouvelle donne sur l'axe Asie-Europe se sera finalement imposée durant la majeure partie de l'exercice financier en cours, avec des conséquences sur la rentabilité des compagnies. Certes, les recettes unitaires par conteneur sont aujourd'hui majoritairement bénéficiaires, ce qui n'était plus le cas au deuxième semestre 2023. Cependant, les compagnies doivent faire face à une forte inflation des coûts d'exploitation. Il y a un an, nous estimions à environ 1800 USD par 40' le seuil de rentabilité moyen pour une compagnie sur l'axe Asie / Europe pour un trajet port à port direct hors THC, sur la base d'un passage via le canal de Suez. D'après nos estimations, ce seuil, dans une configuration via

le cap de Bonne-Espérance, s'élève aujourd'hui autour de 3400 USD/40' en intégrant les surprimes d'assurance, la surconsommation de fuel compte tenu de l'allongement de la route, mais aussi, pour cette même raison, la minoration du nombre de rotations possibles en base annuelle. Aujourd'hui, les volumes atteignables sont mécaniquement contraints, quel que soit l'état de la demande.

MSC, leader du marché qui vient de passer la barre des 20% des capacités offertes à l'échelle planétaire, surperforme avec un seuil de rentabilité inférieur, selon nos estimations. Nous l'avions évalué à 1400 USD il y a 1 an et nous estimons qu'il se situe aujourd'hui tout juste sous la barre des 3000 USD/40' dry, principalement grâce à une politique d'emploi massifs de scrubbers. MSC doit, comme tout le monde, brûler plus de fuel, mais paye moins cher ce carburant plus soufré qu'elle peut utiliser (environ 200 USD moins cher).

Des budgets transport en hausse pour les chargeurs.....

Alors que la saison des appels d'offres démarre, avec les premiers tours qui ne pourront nécessairement pas se positionner autrement qu'au-dessus des seuils de rentabilité actuels des compagnies, on assiste logiquement à un resserrement des conditions tarifaires entre le marché spot et le marché contractuel.

En base annuelle, dans l'hypothèse d'un passage via le cap de Bonne-Espérance qui se prolongerait, cela signifie que les chargeurs doivent se préparer à des budgets transport en très forte hausse, au minimum doublés par rapport à l'an dernier mais possiblement triplés sur les premiers tours d'appel d'offre.

La marge de manœuvre est étroite pour les compagnies. Si elles augmentent trop leurs tarifs, elles accélèrent potentiellement le phénomène de nearshoring, ce qui n'est pas dans leur intérêt. Si elles facturent trop juste, elles risquent rapidement de ne pas couvrir leurs coûts d'exploitation. Le bas du marché de long terme est donc fortement haussier.

Parallèlement, le haut du marché de court terme est fortement baissier. Les compagnies ont tout intérêt à ne pas laisser totalement la main aux transitaires sur ce segment, même si ce sont pour elles des clients essentiels. Au premier semestre, elles se sont agacées de voir les commissionnaires de transport pratiquer des marges très significatives, profitant du contexte géopolitique tendu. Les compagnies tentent donc d'attirer les clients vers leur propre canaux digitaux dans lesquels elles ont beaucoup (trop ?) investi, grâce à des taux spot FAK attractifs.

Ce double mouvement entraîne donc une certaine convergence entre spot et contractuel. Mais attention, contrairement à ce qui s'est passé en 2023 au mépris de toutes les logiques de marché, les taux FAK restent supérieurs aux taux spots.

“ La marge de manœuvre est étroite pour les compagnies ”

Les prix

Le resserrement des prix spot et des prix contractuels conduit à une réduction du spectre entre fourchette hausse et fourchette basse des taux de fret, qui se matérialise pour l'instant essentiellement sur l'axe Asie-Europe.

Le transpacifique reste toujours aussi rémunérateur pour les compagnies, avec une activité soutenue. Enfin le transatlantique est stable, continue à être légèrement rentable, mais les capacités disponibles sont importantes.

Asie-Europe

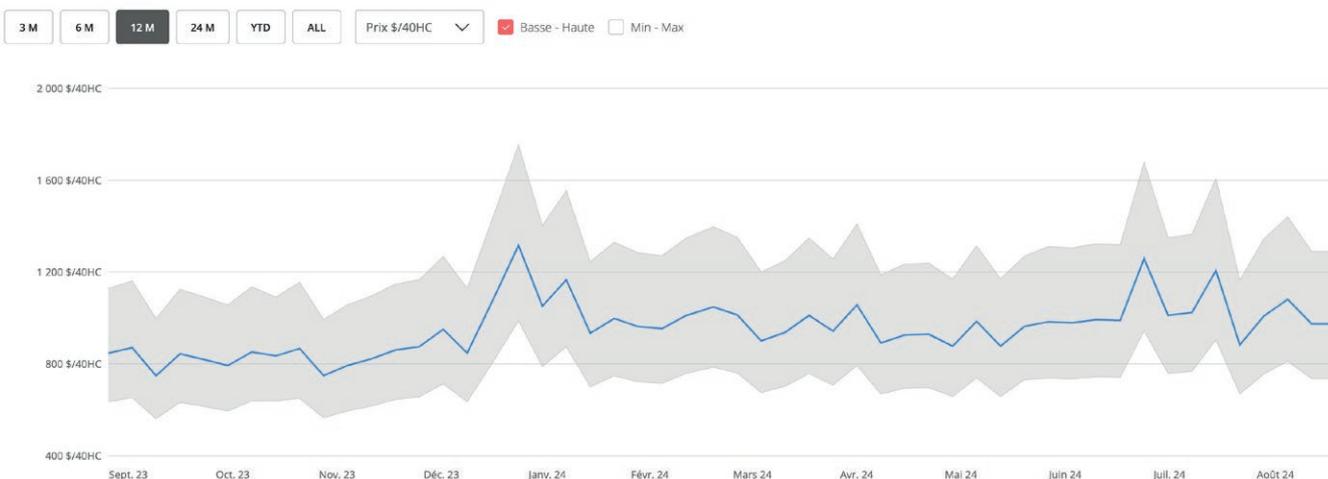
Shanghai - Le Havre



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. NB : ce graphique présente l'évolution du taux médiant et non du taux moyen. Source | [Upply](#)

Europe-Asie

Rotterdam - Shanghai

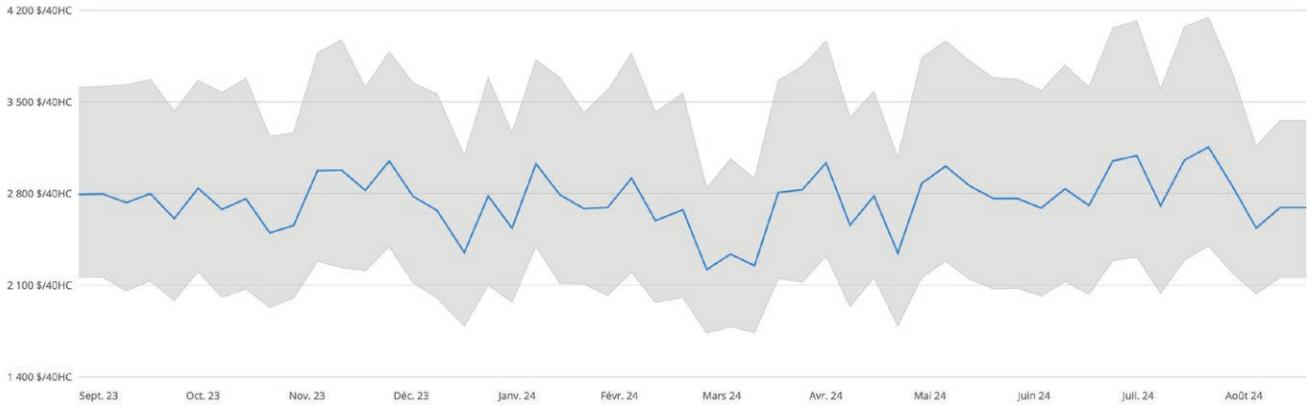


Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Rotterdam et Shanghai, THC incluses, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port. NB : ce graphique présente l'évolution du taux médiant et non du taux moyen. Source | [Upply](#)

Europe-USA

Anvers - New York

Prix \$/40HC
 Basse - Haute
 Min - Max

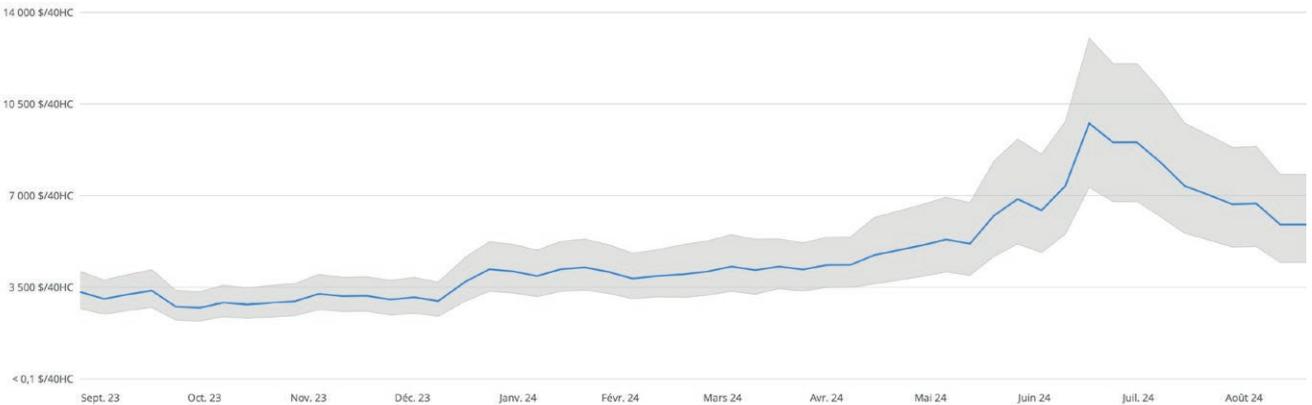


Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Anvers et New-York, THC incluses, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port. NB : ce graphique présente l'évolution du taux médiant et non du taux moyen. Source | [Upply](#)

Transpacifique

Shanghai - Long Beach

Prix \$/40HC
 Basse - Haute
 Min - Max



Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Shanghai et Long Beach, THC incluses, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port. NB : ce graphique présente l'évolution du taux médiant et non du taux moyen. Source | [Upply](#)

Les services

La Golden Week, dédiée à la célébration de l'avènement de la République populaire de Chine, se déroulera du 1^{er} au 7 octobre. Durant cette période, bon nombre d'industries et d'administrations vont fermer leurs portes en Chine, ce qui aura des conséquences sur les flux, qui seront sensibles dès les premiers jours de septembre et se prolongeront durant l'automne.

Le consultant britannique Drewry décompte 68 annulations de voyage sur les 696 liaisons prévues en septembre, soit un taux de 10%. 51% des annulations interviendront sur les liaisons transpacifiques dans le sens États-Unis/Asie, contre 28% sur les routes entre l'Asie, l'Europe et la Méditerranée. Enfin, 21% concerneront les liaisons transatlantiques d'Europe vers l'Amérique du Nord. Plus globalement, The Alliance annonce 17 annulations toutes liaisons est-ouest confondues, Ocean Alliance 12 annulations et 2M prévoit 10 annulations.

Les blank sailings prévus durant ces prochaines semaines auront un effet sur la fiabilité des services, qui **ne cesse de se dégrader depuis le mois de mai**. Selon Sea Intelligence, la fiabilité perd 2,1 points de pourcentage en juillet en glissement mensuel et 12 points en glissement annuel, pour tomber à 52,1%. Après une amélioration au début de l'année, les chiffres de mai, juin et juillet ramènent le taux de fiabilité des services conteneurisés au même niveau qu'en début d'année. L'analyse de la situation en jours de retard montre qu'en juillet les navires enregistrent, en moyenne, un délai de 5,24 jours. Il faut revenir aux heures noires de la pandémie en 2020 pour voir un tel niveau de retard.

Mærsk affiche le meilleur taux de fiabilité en juillet, avec 54,6%. Trois autres armements dépassent le seuil de 50% : MSC, CMA CGM et Evergreen. Hapag Lloyd, OOCL, ZIM, Cosco, HMM, Yang Ming, ONE, PIL et Wan Hai oscillent entre 40% et 50%.

Golden Week

Mærsk annonce plusieurs annulations de voyage en raison de la baisse de la demande pendant la Golden Week.

Sur le Transpacifique, au départ d'Asie vers les États-Unis, les voyages du TP8 du 1^{er} octobre, du TP2 du 10 octobre et du TP6 du 11 octobre sont annulés. Dans le sens États-Unis-Asie, les annulations concernent les départs du 29 octobre du TP8, du 9 novembre du TP2 et du TP6 du 10 novembre. **Entre l'Asie et la côte Est des États-Unis**, le départ du TP11 du 22 septembre est supprimé. Il en est de même pour les départs du TP16 du 10 octobre et du TP11 du 13 octobre. En sens opposé, les annulations visent les départs du TP11 du 10 novembre et 1^{er} décembre ainsi que du 17 novembre sur le TP16.

Sur la route **Europe-Asie**, l'armement prévoit l'annulation de six voyages : les départs du 22 septembre, 26 septembre et 4 octobre sur le service AE6, du 6 octobre sur le service AE7, du 26 septembre sur le service AE10, et du 4 octobre sur le service AE55. De plus, il prévoit des annulations sur les trois services AE15, AE12, et AE11, partant respectivement les 2 octobre, 25 septembre et 26 septembre.

Asie-Méditerranée

Mærsk réorganise son service AE11 entre l'Asie et la Méditerranée en raison de la congestion dans les ports de ces deux régions. L'escale à Tanger Med, dans le sens Ouest-Est, est remplacée par une touchée à Port Saïd.

La nouvelle rotation, effective le 14 septembre, sera : Qingdao – Busan – Ningbo – Shanghai – Xiamen – Nansha - Yantian – Singapour – Valence – Barcelone – Gioia Tauro – Port Saïd – Singapore – Yantian et retour à Qingdao.

Asie-Europe

Face aux délais dans les ports asiatiques et européens, **Mærsk** réorganise plusieurs services entre les deux continents. L'armement réduit le nombre d'escales à Anvers et Rotterdam. De plus, les touchées au port du Havre des services AE7 et AE55 sont annulées. Elles seront consolidées dans le service AE6. Les nouvelles rotations seront les suivantes :

- AE6 : Ningbo – Shanghai – Yantian – Tanjung Pelepas – Sines – Le Havre – Anvers - Felixstowe – Algésiras – Singapour – Laem Chabang.
- AE7 : Ningbo – Shanghai – Nansha - Yantian – Tanjung Pelepas – Colombo – Tanger Med – Felixstowe - Hambourg – Anvers – London Gateway – Tanger – Abu Dhabi – Jebel Ali.
- AE55 : Shanghai – Ningbo – Xiamen – Yantian – Tanjung Pelepas – Felixstowe – Rotterdam – Tanger Med – Hong Kong.

MSC invoque également les congestions portuaires pour justifier la réorganisation de ses quatre services Lion, Griffin, Britannia et Condor. Depuis le 5 août, le service Griffin ne touche plus le port du Havre, tandis qu'une escale est ajoutée dans le port de Yantian. La nouvelle rotation est donc Shanghai, Ningbo, Xiamen, Yantian, Tanjung Pelepas, Felixstowe, Rotterdam, Tanger Med, Hong Kong et retour à Shanghai. En revanche, le service Lion assure désormais une touchée au port du Havre. La nouvelle rotation dessert les ports de Ningbo, Shanghai, Yantian, Tanjung Pelepas, Sines, Le Havre, Anvers, Felixstowe, Algésiras, Singapore, Laem Chabang et retour à Ningbo.

Sur le service Britannia, le port du Havre sera préféré à celui de London Gateway. La nouvelle rotation relie les ports de Shanghai, Ningbo, Yantian, Vung Tau, Liverpool, Rotterdam, Hambourg Anvers, Le Havre, Pointe des Galets, Port Louis, Singapour, et retour à Shanghai. Enfin, sur le service Condor, MSC annule les escales au Havre depuis le mois d'août. La rotation se fait désormais entre les ports de Ningbo, Shanghai, Nansha, Yantian, Tanjung Pelepas, Colombo, Tanger Med, Felixstowe, Hambourg, Anvers, London Gateway, Tanger Med, Abu Dhabi, Jebel Ali et retour à Ningbo.

En octobre, les armements composant The Alliance, à savoir **Hapag Lloyd**, **HMM**, **ONE** et **Yang Ming**, reviennent dans leur hub de Colombo dans le cadre du service FE4 entre l'Asie et l'Europe. La rotation touchera désormais les ports de Tianjin, Qingdao, Busan, Shanghai, Shenzhen, Colombo, Algésiras, Rotterdam, Hambourg, Anvers, London (Gateway), Tanger Med, Singapour et retour à Tianjin.

Transpacifique

TS Lines assure un second service, le AWC2 depuis le mois d'août. Avec deux navires de 2200 EVP,

l'armement touche les ports de Guangzhou, Xiamen, Busan, Long Beach et retour à Guangzhou.

Asie-Moyen-Orient

ONE aligne trois nouveaux services entre l'Asie du Sud-Est et le Moyen-Orient. Le premier, commercialisé sous la marque de GLX, touchera Busan, Qingdao, Xiamen, Da Chan Bay, Port Kelang, Jebel Ali, Dammam, Bahreïn et retour à Busan. Il démarre ses rotations le 29 octobre. Le deuxième, commercialisé sous le nom de GMX, sera lancé à la même date et desservira les ports de Shanghai, Ningbo, Shekou, Singapour, Jebel Ali, Sohar, Port Kelang et retour à Shanghai. Le troisième service, baptisé SMX, sera lancé le 8 novembre. Il touchera les ports de Nansha, Da Chan Bay, Port Kelang, Jebel Ali, Hamad et retour à Nansha.

MSC ouvre un service entre la Chine et l'Arabie Saoudite, commercialisé sous le nom de Clanga. Ainsi, le port de Dammam n'est plus touché par

le service Falcon mais uniquement par le Clanga. La rotation de ce nouveau service se fait entre les ports de Shanghai, Ningbo, Shenzhen, Singapour, Dammam et retour à Shanghai. Le retrait de l'escale saoudienne permet à l'armement d'ajouter des escales à Nansha. La rotation de ce service se fait désormais entre les ports de Tianjin, Busan, Qingdao, Shanghai, Ningbo, Xiamen, Nansha, Shenzhen, Singapour, Jebel Ali, Khalifa, Hamad, Umm Qasr, Khalifa et retour à Tianjin.

Emirates Shipping ajoute un troisième loop à son service entre l'Asie et le Moyen-Orient. Dénommé SMX, ce service est assuré en partenariat avec Global Feeder Shipping, KMTC et T.S Lines. Il touche les ports de Guangzhou, Shenzhen, Port Kelang, Jebel Ali, Hamad et retour à Guangzhou.

Asie-Inde-mer Rouge

SeaLead lance un service entre l'Asie et l'Inde le 12 septembre. Il part de Shanghai pour rejoindre Ningbo, Shekou, Nhava Sheva et Mundra. De plus, l'armement démarre le service FID qui touche l'Asie,

l'Inde et Djibouti avec quatre navires de 4600 EVP. Il relie les ports de Shanghai, Ningbo, Nansha, Port Kelang, Colombo, Nhava Sheva, Mundra, Djibouti, Colombo et retour à Shanghai.

Mer Noire

Les armements reviennent en mer Noire, malgré le conflit opposant l'Ukraine et la Russie. Ainsi, **ONE** double ses rotations entre la Turquie et les pays

riverains de la mer Noire. Après le BT1, il aligne, à compter du 22 octobre, une rotation entre les ports d'Istanbul, Poti et Constanta.

Les opérations

Ports : menaces de grèves

Des menaces de grève subsistent dans les ports, et ce dans plusieurs régions du monde. En Allemagne, après plusieurs jours de grève en juillet, les partenaires sociaux sont revenus à la table des négociations, sous l'impulsion des autorités fédérales. Les syndicats, au premier rang desquels

Ver.Di, n'acceptent pas les dernières propositions de la partie patronale en matière d'augmentation de salaire. Ils menacent de nouveaux mouvements à Hambourg et Bremerhaven s'ils n'obtiennent pas satisfaction.

Autre région portuaire sous la menace, les ports de la côte Est et du golfe du Mexique aux États-Unis pourraient subir un mouvement social d'ampleur au mois d'octobre. Le principal syndicat de dockers (International Longshoremen's Association, ILA) et les manutentionnaires (United States Maritime Alliance, USMX) ont ouvert des négociations au mois de mai sur les hausses salariales et d'autres sujets concernant les conditions de travail comme l'automatisation. « Nous avons le soutien de la population qui comprend notre détermination », affirme ILA en s'appuyant sur un sondage de Gallup cité par CB News, indiquant que 71% des Américains approuvent l'action des syndicats.

« Ils nous soutiennent dans notre combat contre des compagnies étrangères qui gagnent beaucoup d'argent sur le dos des salariés américains », souligne un communiqué du syndicat. Parmi les opérateurs portuaires de la côte Est se retrouvent, entre autres, Mærsk et CMA CGM.

En Inde, en revanche, la menace de grève a été écartée en toute fin de négociation. Alors que les dockers des principaux ports nationaux étaient sur le point d'arrêter de travailler, les partenaires sociaux se sont entendus sur les augmentations salariales et le calcul des droits à la retraite.

L'explosion à bord du YM Mobility

Le 9 août, [des conteneurs ont explosé à bord du navire YM Mobility](#), alors qu'il était amarré dans le port de Ningbo. Ce navire opérait dans le cadre de The Alliance sur un service entre l'Asie et le Moyen-Orient. Le Beilung Terminal du port de Ningbo a été fermé pendant plusieurs jours, avant de reprendre ses opérations le 12 août.

Les causes de cette explosion ne sont pas encore clairement déterminées. Au cours des quatre derniers mois, quatre explosions sont survenues à bord de navires porte-conteneurs, deux dans un port et deux pendant la navigation. Ces explosions ont provoqué la mort d'un marin.

Canada : un mouvement social dans deux entreprises ferroviaires

Deux sociétés ferroviaires canadiennes, Canada National (CN) et CPKC (Canada Pacific & Kansas City), ont connu des arrêts de travail à partir du 22 août. Toutes les liaisons au Canada ont été interrompues ainsi que celles avec les États-Unis. Les liaisons ferroviaires ont repris le 26 août pour

la CPKC et dès le 23 août pour CN. Ces journées ont fortement perturbé les terminaux maritimes de Montréal et de Vancouver, selon les compagnies maritimes, ce qui a suspendu les frais de détention des conteneurs dans ces terminaux. Le compteur s'est arrêté le 22 août pour reprendre le 26 août.

Canal de Panama : le retour à des conditions normales

Le 15 août, pour l'anniversaire des 110 ans d'opération de l'ouvrage, l'autorité du canal de Panama a annoncé de nouvelles améliorations de transit. Compte tenu du niveau des eaux, le canal autorise désormais les navires avec un tirant d'eau de 50 pieds (15,24 m) à emprunter les écluses

neo-panamax du canal. Par ailleurs, le nombre de transits autorisés a augmenté au 1^{er} septembre, passant de 25 à 26 pour les navires Panamax. Il demeure à 10 passages par jour pour les neo-Panamax. Au total, 36 passages par jour sont donc effectifs, contre 24 en février dernier.



Jérôme De Ricqlès

Expert maritime chez Upply

Les chapitres « Services » et « Opérations » de ce baromètre sont réalisés en collaboration avec Hervé Deiss, journaliste spécialisé dans le transport maritime et les questions portuaires.



LA PLATEFORME DE SOLUTIONS TECHNOLOGIQUES QUI BOOSTE L'EFFICACITÉ DES ACTEURS DE LA SUPPLY CHAIN

Plateforme technologique au service des professionnels du transport de fret, **Upply conçoit et développe des solutions digitales** pour aider les professionnels de la supply chain à exploiter tout le potentiel de la digitalisation au service de leur métier.

© 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.