

BAROMÈTRE MENSUEL

DU TRANSPORT MARITIME CONTENEURISÉ



Décembre 2024 | 

upply

UNE PETITE SURCHAUFFE EN DÉCEMBRE SUR LES TAUX DE FRET MARITIME

Le mois de décembre vient clore une année plus favorable que prévue pour les opérateurs du transport maritime conteneurisé, avec à la clé de jolis bonus pour les compagnies maritimes et les grands commissionnaires, bien que les résultats soient davantage le fruit des tensions géopolitiques que des performances intrinsèques du secteur.

Trois paramètres ont été facteurs de tension sur les taux de fret au mois de décembre.

- Des capacités volontairement limitées par les compagnies jusqu'au Nouvel An chinois.
- Un rush de chargements avant la majoration des droits de douane annoncée par la future administration américaine.
- Une incertitude concernant de possibles grèves sur les quais de la côte Est et du golfe du Mexique aux États-Unis à compter du 15 janvier. Les négociations du prochain accord-cadre qui doit régir pour six ans les relations entre l'International Longshoremen's association (ILA), qui représente les travailleurs portuaires, et l'USMX, qui représente les entreprises de manutention, achoppaient sur la question de l'automatisation des terminaux. Un accord de principe a [finalement été conclu le 8 janvier](#).

Il est à noter que de 2 de ces 3 facteurs sont fortement influencés par la perspective de l'arrivée de la nouvelle administration Trump aux affaires. En effet, le président élu a apporté [un soutien appuyé à l'ILA](#).

“ Trois paramètres ont été facteurs de tension sur les taux de fret au mois de décembre ”

Les faits marquants

Bras de fer entre l'offre et la demande

L'augmentation des taux de fret en fin d'année sur l'axe Asie-Europe et sur le transpacifique, alors que la saison des appels d'offre se poursuit, crée un climat de négociation favorable à ces dernières, qui défendent leurs tarifs futurs sur la base des prix revalorisés actuels. Dans le bras de fer entre l'offre et la demande, les compagnies ont pu jouer sur les craintes au mois de décembre pour justifier de tarifs élevés.

Mais le vent pourrait tourner rapidement. Au-delà du Nouvel An chinois, assez précoce cette année puisqu'il intervient le 29 janvier, un autre triptyque qui risque d'être beaucoup moins favorables aux finances des compagnies se profile.

- Les nouvelles alliances annoncent toutes de fortes augmentations de capacité, de façon simultanée.
- Si les États-Unis appliquent leur programme de majoration de droits de douane, il risque d'y avoir une séquence de fort attentisme sur les nouvelles commandes, et un ralentissement momentané du marché vers les US est possible.
- Le retail européen n'est pas au mieux de sa forme pour prendre le relai des États-Unis si ces derniers freinent fortement.

Si l'on ajoute à cela le développement du nearshoring, maintenant vraiment palpable en Europe, une configuration de marché bien différente se dessine donc pour 2025. La poussée de fièvre de décembre, au-delà de son caractère éphémère et planifié, est vraisemblablement annonciatrice de belles montagnes russes au niveau des taux de fret, et ce dès le début de l'année.

Les attaques des Houthis

Ces dernières semaines, Israël et les États-Unis ont accentué leurs frappes contre des positions stratégiques des Houthis au Yémen. De leur côté, les Houthis ont multiplié les frappes sur le territoire israélien. Il est très difficile, pour des raisons évidentes d'accès aux informations, de faire un constat factuel sur l'état de l'affaiblissement des Houthis et leur capacité à poursuivre durablement leurs attaques contre les navires marchands passant par le mer Rouge. Pour l'instant, la menace est toujours là, et le mer Rouge reste considérée comme une zone de guerre. Un retour sécurisé du trafic par la mer Rouge aurait un fort impact, mais il n'est pas encore à l'ordre du jour.

Crise du marché automobile

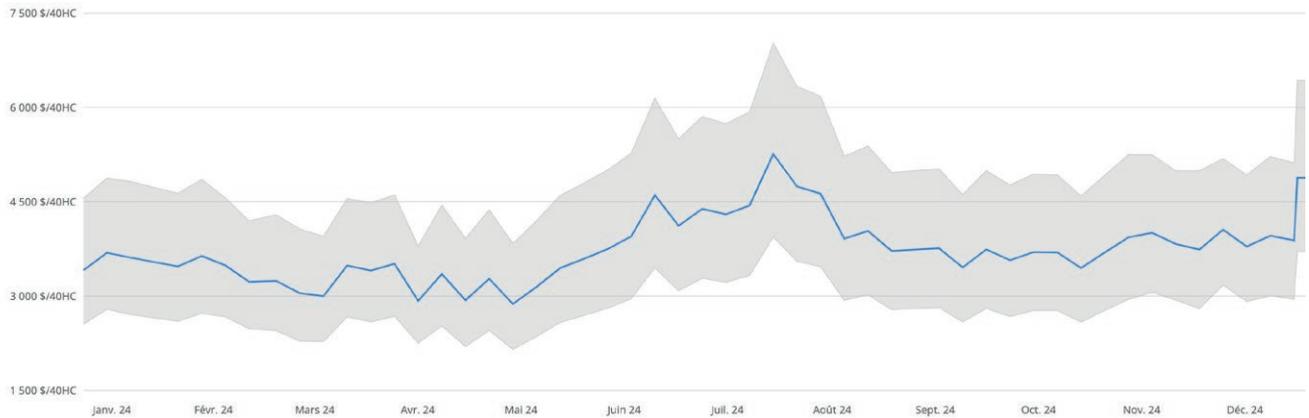
Le secteur mondial de l'automobile est entré dans une crise profonde et vraisemblablement durable. Entre un marché désorienté par l'électrification à marche forcée, l'accumulation de stocks de véhicules neufs invendus et des ambitions chinoises planétaires écrasantes, la crise du secteur va impacter également les chaînes logistiques conteneurisées, qui acheminent des pièces et des composants dédiés à cette industrie. Une contraction des volumes conteneurisés de l'automotive est à prévoir pour 2025.

Les prix

Asie-Europe

Shanghai - Le Havre

Basse - Haute
 Min - Max

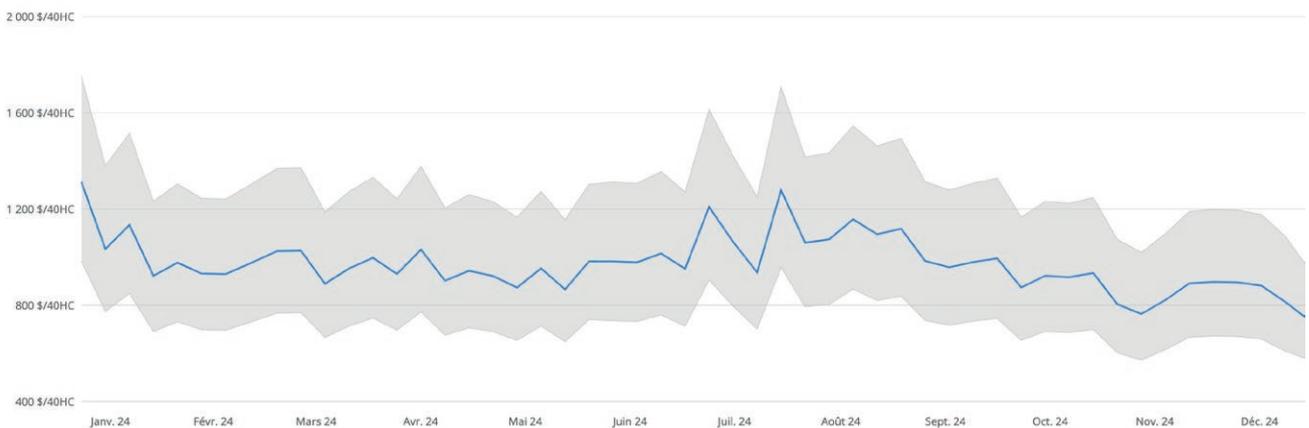


Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Shanghai et Le Havre, THC incluses, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port. NB : ce graphique présente l'évolution du taux médian et non du taux moyen. Source | [Uapply](#)

Europe-Asie

Rotterdam - Shanghai

Basse - Haute
 Min - Max

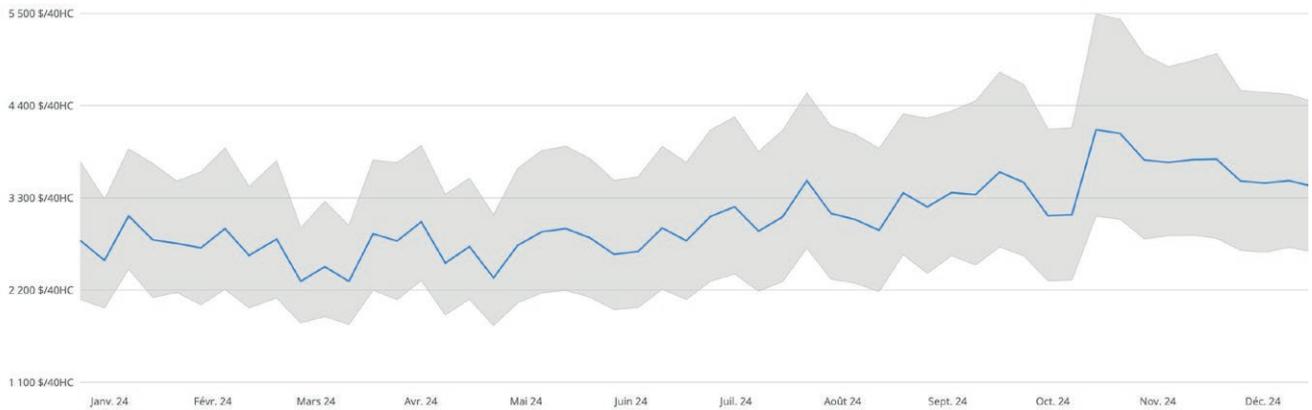


Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Rotterdam et Shanghai, THC incluses, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port. NB : ce graphique présente l'évolution du taux médian et non du taux moyen. Source | [Uapply](#)

Transatlantique

Anvers - New York

Basse - Haute
 Min - Max

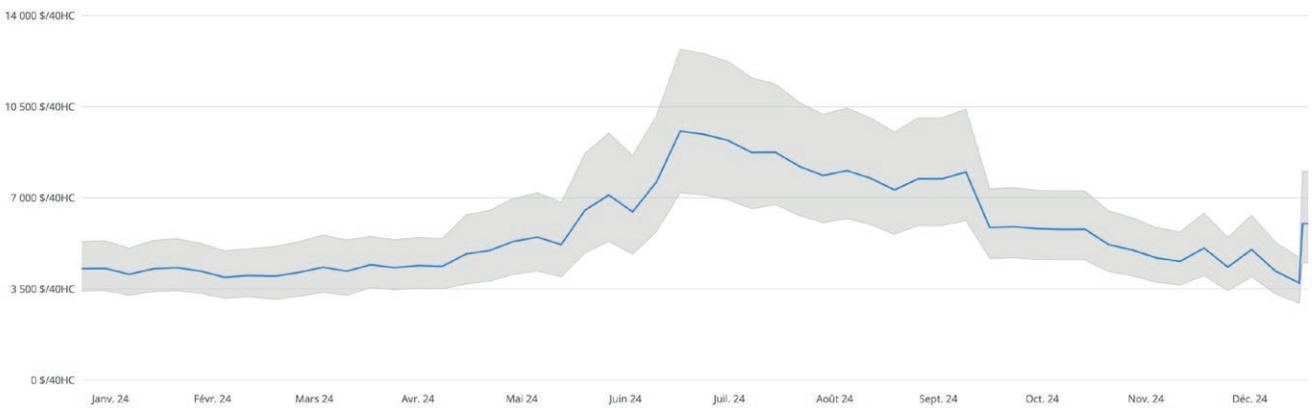


Port-to-port rates (spot and contract combined) billed for direct sailings from Antwerp to New York, THC included, for a 40' HC DRY container carrying dry, non-dangerous goods. NB: diagram shows median not average rates. Source | [Upply](#)

Transpacifique

Shanghai - Long Beach

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 fiabilité des services s'est améliorée à la fin de l'année 2024. Selon Sea Intelligence, elle a progressé de 4,1% en glissement mensuel en novembre, pour atteindre 54,8%. « Il s'agit du meilleur score pour l'année 2024 », indique Alan Murphy, CEO de Sea Intelligence. Cependant, sur l'ensemble de l'année 2024, le taux de fiabilité des lignes régulières est resté la plupart du temps dans la fourchette 50%-55%, un niveau inférieur à celui de 2023.

Dans le détail, Mærsk demeure le seul armement à dépasser la barre des 60% au mois de novembre, avec 61,9%. Un score encourageant mais qui demeure inférieur à celui du mois de novembre 2023. Sept armements s'inscrivent dans la tranche allant de 50% et 60% : MSC, CMA CGM, Hapag Lloyd, Yang Ming, HMM, ONE et Evergreen. Enfin, dans le bas du tableau, cinq compagnies maritimes affichent des performances entre 40% et 50% de fiabilité. Il s'agit de Cosco, OOCL, PIL, ZIM et Wan Hai. Ce dernier clôt le classement avec un taux de 47,3%.

Comparativement au mois de novembre 2023, presque tous les armements affichent une baisse de la ponctualité de leurs services. Pour mémoire, en novembre 2023, sept compagnies maritimes s'inscrivaient dans la fourchette 60%-70%, et aucun armement ne descendait sous le seuil des 50%. En comparaison annuelle, seul Yang Ming progresse.

“ La fiabilité des services s'est améliorée à la fin de l'année 2024 ”

Asie-Europe

OVP Shipping, armement basé à Hong Kong, ajoute le port de Nantong à son service entre l'Asie et l'Europe. Port d'estuaire, Nantong est situé au nord-ouest de Shanghai. Cette touchée est intégrée au service Black Sea de l'armement, qui relie l'Asie (Nantong, Qingdao, Shanghai, Ningbo, Guangzhou et Port Kelang) à Saint-Petersbourg et Novorossiysk alternativement.

Premier Alliance (HMM, ONE et Yang Ming) annonce un démarrage en douceur. Les services entre l'Asie et l'Europe, mais aussi sur le transpacifique ne démarreront pas tous dès le mois de février. Ainsi, les services PSS et PN4 sur le Transpacifique sont repoussés au mois de mai, tout comme service MDS entre l'Asie et la Méditerranée.

Transatlantique

À un mois de la mise en place des nouvelles alliances, on assiste aux premières annonces de coopération. Sur le transatlantique, **Ocean Alliance** (CMA CGM, Cosco, OOCL et Evergreen) et **ONE**, membre de la Premier Alliance, coopéreront sur trois services. Deux seront opérés par les armements d'Ocean Alliance et le troisième sera assuré par ONE et Evergreen. Les armements des

deux alliances disposeront d'espaces sur tous les services concernés. Ces trois services sont AT1 (reliant Southampton, Anvers, Rotterdam, Bremerhaven, Le Havre, New-York, Norfolk et Baltimore), AT2 (entre Le Havre, Rotterdam, Anvers, Bremerhaven, Charleston et Savannah) et AT3 (Southampton, Rotterdam, Bremerhaven, Veracruz, Altamira, Houston et Nouvelle-Orléans).

Europe - Sous-Continent indien

Hapag Lloyd annonce le retour de son service Indian Ocean Service à Hambourg. En raison de la congestion du port, l'armement a décidé, en octobre, de transférer les escales de ce service

vers Wilhelmshaven. La rotation est désormais entre les ports de Jebel Ali, Karachi, Nhava Sheva, Mundra, Tanger, Rotterdam, Hambourg, Londres et Tanger.

Mer Noire

L'annonce du nouveau président des États-Unis de mettre fin au conflit en Ukraine « en 24 heures » incite les compagnies maritimes à regarder la situation en mer Noire. Ainsi, **Marguisa** va prendre des slots auprès d'une compagnie, dont le nom n'est pas dévoilé, indique le consultant Dynamar. L'armement annonce la mise en place d'un service vers les ports de Varna, Bourgas, Poti et Odessa dans les prochaines semaines.

CMA CGM annonce l'ouverture d'une ligne sur Odessa avec l'Odessa Express. Contrairement aux autres opérateurs, notamment MSC et Arkas, CMA CGM mise sur le port d'Odessa plutôt que celui de Chornomorsk. Ce service sera assuré par des navires du groupe français qui relieront les ports depuis Le Pirée avec une escale à Istanbul en retour.

Asie-États-Unis côte Est

À la suite d'un accord avec **MSC, ZIM** annonce des changements sur les rotations entre l'Asie et la côte Est des États-Unis à partir du mois de février (date de mise en application des nouvelles alliances). Ainsi, sur les services ZXB de ZIM et Esmeralda de MSC, l'escale dans le port de Baltimore est annulée. Elle est remplacée par une touchée dans le port de Boston. Dans le même temps, le port de Baltimore sera touché par les services Seven Star de ZIM et America de MSC, entre les ports de New-York et de Norfolk.

De plus, sur ce service, une touchée dans le port de Colombo est ajoutée dans le sens Eastbound. Enfin, dans les services ZGX de ZIM et Lone Star de MSC, le port de Busan est inséré avant l'escale de Ningbo dans le sens retour. Le port coréen est d'ores et déjà touché en sens Westbound en dernier port d'Asie.

Asie-Sous-continent Indien

Plusieurs armements décident d'optimiser la desserte du sous-continent indien depuis l'Asie. Ainsi, **Evergreen, Emirates Shipping Line, Gold Star** et **KMTC** annoncent la fin de l'escale dans le port de Qingdao de leur service commun, indique

Alphaliner. La nouvelle rotation se fera entre Shanghai, Ningbo, Shenzhen, Port Kelang, Nhava Sheva, Hazira, Mundra, Colombo, Port Kelang et Singapour.

Mer Rouge

Sidra Line, armement turc, lance un service depuis l'est de la Méditerranée vers la mer Rouge. Il assurera une rotation entre Mersin, Iskenderun, Djeddah, Port Soudan, Beyrouth et Lattaquié tous

les 23 jours. Ce service sera assuré par un navire de 158 EVP.

Transpacifique

À compter du mois de février, **Wan Hai** dispose d'espaces sur le service PS6 de Premier Alliance (regroupant ONE, HMM et Yang Ming). Wan Hai a obtenu de ONE des espaces sur ce service. En échange, **ONE** disposera de plus d'espaces sur le service AP1 de Wan Hai. Ce service AP1 ne touchera plus les ports de Shanghai et Ningbo en Chine. Il concentrera ses dessertes sur le Vietnam. La rotation se fera entre Shenzhen, Hai Phong, Ho Chin Minh, Shenzhen, Xiamen, Taipei, Los Angeles, Oakland et retour à Shenzhen.

Mærsk annonce la fin des dessertes de Dutch Harbor et Kodiak en Alaska, précédemment assurées par le service TPX. Désormais, l'armement proposera de servir ces deux ports en transbordant à Tacoma sur les services de **Matson**. Le service TPX assurera des liaisons entre Yokohama, Qingdao, Shanghai, Busan et Tacoma. Matson dessert les deux ports d'Alaska avec son service CLX (Ningbo, Shanghai, Long Beach et Dutch Harbor) et avec l'Alaska Service (Tacoma, Anchorage, Kodiak et Dutch Harbor). Par ailleurs, indique le consultant Dynamar, **APL, filiale de CMA CGM**, assure une liaison sur l'Alaska avec son service EXX. Il touche les ports de Ningbo, Shanghai, Los Angeles, Oakland, Honolulu, Dutch Harbor, Busan et Kwangyang.

Les opérations

Canal de Panama

La politique commerciale de l'Autorité du Canal de Panama n'est pas au goût du président élu Donald Trump, qui a tout simplement annoncé son intention de voir les États-Unis reprendre le contrôle de cette infrastructure. Donald Trump estime que l'autorité du canal de Panama applique « des tarifs exorbitants aux chargeurs américains ». Le futur président affirme aussi vouloir « éviter que le canal ne tombe entre les mauvaises mains », sous-entendant que la Chine pourrait contrôler la voie maritime. La réaction du Panama ne s'est pas fait attendre. « En tant que président, je tiens à exprimer avec précision que chaque mètre carré du canal de Panama et de sa zone adjacente appartient au Panama et continuera à lui appartenir. La souveraineté et l'indépendance de notre pays ne sont pas négociables », a déclaré le président José Raúl Mulino dans un communiqué.

Donald Trump veut contrebalancer le poids grandissant que prend la Chine dans cette région du monde. Pour mémoire, les deux principaux terminaux à conteneurs à chaque extrémité du canal sont concédés au groupe de Hong Kong Hutchison Ports.



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.