

BAROMÈTRE MENSUEL

DU TRANSPORT MARITIME CONTENEURISÉ



Juin 2024 |

upply

CONTENEURS :

COUP DE CHAUD SUR LES TAUX DE FRET AU MOIS DE JUIN

Les taux de fret maritime ont continué à grimper durant une bonne partie du mois de juin avant d'atteindre un plateau. Un mouvement qui n'est absolument pas nourri par la vigueur de la demande.

Les faits marquants

Une fausse reprise

Le mois de juin a commencé en fanfare, en particulier sur l'axe Asie-Europe. La traditionnelle saison haute semblait intervenir plus tôt que prévu, tandis que les compagnies maritimes dosaient les capacités en pratiquant des blank sailing offensifs. Une situation qui rappelait singulièrement la période post-confinement de la pandémie de Covid.

Logiquement, les taux de fret spots ont fortement augmenté, et sur le marché contractuel, le fret le plus urgent s'est retrouvé sous pression. Les clients devaient accepter des tarifs bien plus élevés pour pouvoir charger. Cependant, en fin de mois, la surchauffe a commencé à se calmer. Certes, les taux de fret restent élevés par rapport à la fin de l'année 2023, mais on constate un plateau. En réalité, les fondamentaux de la reprise de la demande européenne ne sont pas solides.

La surchauffe semble davantage liée à un mouvement de panique savamment géré par les compagnies que par une vraie reprise économique. Alors que la crise se prolonge en mer Rouge, les chargeurs commencent en effet à craindre de rencontrer des difficultés d'accès aux capacités et ont donc un peu anticipé l'acheminement des marchandises.

“ Les fondamentaux de la reprise de la demande européenne ne sont pas solides ”

Une menace persistante

Un facteur est venu accentuer le mouvement : la menace que font peser les Houthis en Mer Rouge a repris de la vigueur en juin, après avoir montré quelques signes de faiblesse le mois précédent. Un marin a été tué dans l'attaque contre le MV Tutor, un vraquier grec chargé de grain pour l'Inde en provenance de Russie, qui a finalement coulé.

Cet acte terroriste, largement scénarisé par les Houthis, rappelle s'il en était encore besoin que la mer Rouge est aujourd'hui une zone de guerre navale. La question de la menace houthiste est absolument centrale, car c'est aujourd'hui le seul critère objectif de la remontée des taux de fret.

Une majorité des experts s'accordent à dire que la situation actuelle devrait perdurer. À titre personnel, j'estime pourtant que cette interdiction de passage par la mer Rouge pour la plupart des navires, finalement tolérée depuis plusieurs mois par les grandes puissances économiques, **devient de plus en plus inacceptable**. Les chefs d'État et de gouvernement du G7, réunis du 13 au 15 juin en Italie, ont « condamné les attaques persistantes » et « réaffirmé le droit des pays de défendre leurs navires, conformément à la résolution 2722 du Conseil de sécurité et au droit international ». Les Houthis conservent cependant des moyens de pression considérables puisqu'ils détiennent toujours le Galaxy Leader et son équipage.

Les prix

Sur l'axe Asie-Europe, les taux spots ont forcément flambé, compte tenu du contexte que nous venons de décrire. Mais l'essentiel des volumes sous contrat a continué à passer par le Cap de Bonne-Espérance dans une fourchette de tarifs comprise entre 3500 et 4500 USD/40' HCD. Cela signifie que 80% des volumes voyagent avec une marge comprise entre 1000 USD et 1500 USD par boîte pour les compagnies maritimes.

C'est évidemment une bonne nouvelle pour elles, mais nous sommes très loin des rentabilités exceptionnelles de 2022, car les volumes attendus ne sont pas là. D'autre part, les routes maritimes allongées et perturbées par les congestions portuaires qui en résultent, ont aussi un impact sur les coûts opérationnels. La rentabilité des compagnies en 2024 devrait être assez **proche de ce que nous anticipions en janvier dernier**.

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 médian et non du taux moyen. Source | [Uapply](#)

Europe-Asie

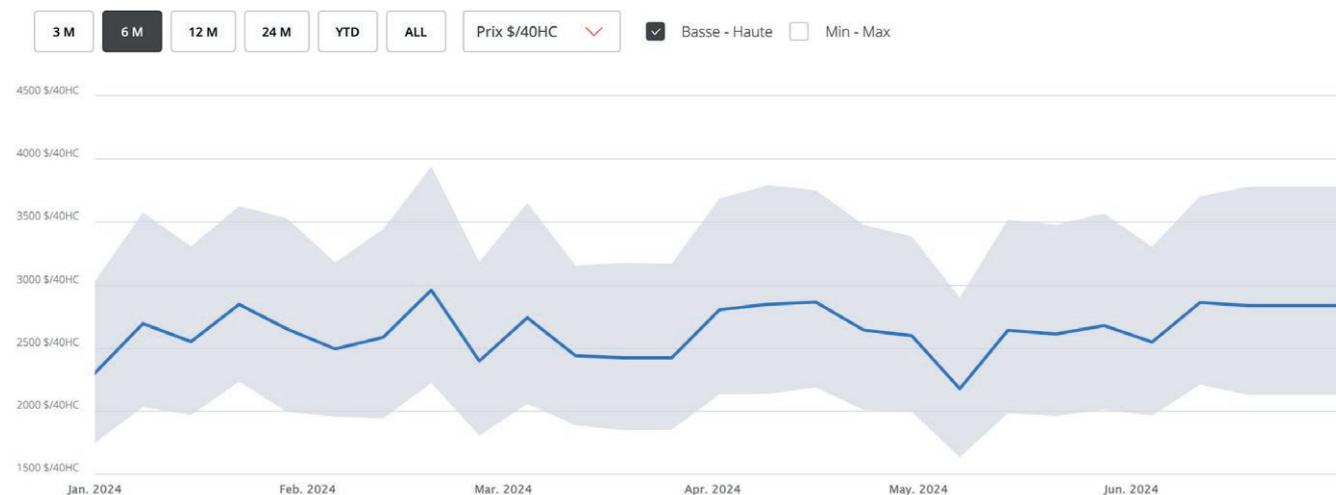
Rotterdam - Shanghai



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 médian et non du taux moyen. Source | [Uapply](#)

Europe-USA

Anvers - New York



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 médian et non du taux moyen. Source | [Uapply](#)

Transpacifique

Shanghai - Long Beach



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 médian et non du taux moyen. Source | [Upply](#)

Les services

L'entrée dans la haute saison dès le début du mois de juin a incité les armements à revoir leur offre. En effet, le déroutement par le cap de Bonne-Espérance nécessite de disposer d'une flotte plus importante pour assurer des liaisons hebdomadaires.

De plus, avec la congestion dans certains ports asiatiques, américains et européens, il est devenu urgent de proposer de nouvelles liaisons.

Asie-Europe

La haute saison anticipée a incité **CMA CGM** à lancer le « French Peak Service », un service saisonnier exceptionnel pour répondre à la hausse soudaine de la demande de transport maritime entre l'Asie et le Nord de l'Europe et la Méditerranée. Assuré par des navires d'environ 7000 EVP, le service partira d'Asie pour rejoindre alternativement l'Europe du Nord et la Méditerranée. Au départ d'Asie, le service touche les ports de Shenzhen, Ho Chi Minh avant de rejoindre Le Havre et Anvers pour l'Europe du Nord et Marseille et Malte pour la Méditerranée.

De son côté, **MSC** lance un service seul entre l'Asie et l'Europe, le Britannia. Il touche les ports de Shanghai, Ningbo, Shenzhen, Ho Chi Minh avant de rejoindre Liverpool, Rotterdam, Anvers, Hambourg

et Londres. Il assure une escale à Singapour sur le retour. Selon Dynamar, la touchée de Liverpool intervient après des années de lobbying auprès de MSC pour que ce port dispose de son premier service avec l'Asie.

Pour améliorer la desserte des principaux marchés, MSC fusionne deux services entre l'Asie et l'Europe, d'une part, et l'Asie et l'Amérique du Nord d'autre part. Ainsi, le service Swan sera fusionné avec le Sentosa. 20 navires assureront les rotations entre Qingdao, Ningbo, Shanghai, Shenzhen, Tanjung Pelepas, Felixstowe, Anvers, Hambourg, Gdansk, Gdynia, Klaipeda, Bremerhaven, Anvers, Singapour, Laem Chabang, Ho Chi Minh, Busan, Long Beach, Oakland et retour à Busan.

Asie-États-Unis côte Est

Mærsk a décidé de retirer son service TP20, assuré seul, entre l'Asie et les ports de la côte Est des États-Unis. L'armement invoque les problèmes liés à la situation en mer Rouge et le manque de capacité. Ce service était assuré par des navires de 3000 EVP. **Ocean Alliance** (CMA CGM, Cosco, OOCL et Evergreen) refond son service entre la côte ouest des États-Unis, l'Asie et la côte est des États-Unis, le Columbus-JAX. D'une part, les escales de Nansha et de Tanger Med sont supprimées. D'autre part,

les armements annoncent l'ajout de deux navires pour porter la flotte consacrée à ce service à 23 navires. La nouvelle rotation évite donc les ports méditerranéens et européens. Le service dessert Kaohsiung, Shenzhen, Ho Chi Minh, Singapour, Port Kelang, Colombo, Halifax, New-York, Norfolk, Savannah, Charleston, Port Kelang, Singapour, Laem Chabang, Ho Chi Minh, Shenzhen, Los Angeles, Oakland et retour à Kaohsiung.

Transpacifique

Cosco et **OOCL** lancent un nouveau service entre la Chine et l'Amérique du Nord. Commercialisé sous le nom de CPV, ce service alignera six navires de 4250 EVP. Il desservira les ports de Lianyungang, Ningbo, Shanghai, Vancouver, Seattle et retour à Lianyungang. Les deux armements ajoutent un service (SEA 3) entre Kaohsiung, Xiamen, Shenzhen et Long Beach. **Wan Hai** remet en place son service AA1 entre Shenzhen, Xiamen et Los Angeles et de son service AP1 entre Shenzhen, Xiamen, Taipei, Ningbo, Shanghai, Los Angeles, Oakland et retour en Asie par Shenzhen, Hai Phong et Ho Chi Minh. **MSC** ravive son service Transpacifique Mustang qui relie la Chine (Shenzhen, Shanghai et Ningbo) à Long Beach. Enfin, **ZIM** ajoute une seconde rotation à son service ZIM e-commerce Express China. Ce loop dessert les ports de Shanghai, Ningbo et Los Angeles.

Par ailleurs, des opérateurs qui avaient quitté le marché pendant la période de crise font également leur retour. **SeaLand** revient avec son service AWC entre Guangzhou, Ningbo, Shanghai, Qingdao, Busan, Long Beach et retour à Guangzhou. **BAL Container Line** revient pour sa part avec une ligne entre la Chine (Shenzhen, Qingdao) et le Mexique (Lazaro Cardenas et Manzanillo).

Signalons enfin que **Ocean Alliance** abandonne Vancouver dans son service CNPW entre la Chine (Hong Kong, Shenzhen, Ningbo et Shanghai) et le Canada. Désormais ce service se concentrera sur le port de Prince Rupert. Une décision qui s'explique par la présence de Cosco dans le capital des manutentionnaires de Prince Rupert.

“ Des opérateurs qui avaient quitté le marché pendant la période de crise font également leur retour ”

Transatlantique

MSC revoit la desserte de son service entre la Turquie, la Méditerranée occidentale et les États-Unis. Il ajoute une touchée dans le port de Marseille-Fos et met un terme aux escales du Pirée et de Port Everglades. Ainsi, la nouvelle rotation se fera entre Tekirdag, Izmit, Aliaga, Marseille, Barcelone, Valence, Sines, Boston, New-York, Philadelphie et Savannah.

Sur la liaison entre la Méditerranée et le Canada, MSC a décidé de fusionner ses deux services du Saint-Laurent en un seul. Une décision qui va diviser la capacité par deux mais permettra de déployer ces navires sur d'autres lignes. Désormais, le nouveau service touche Gioia Tauro, Naples, Livourne, Gênes, Valence, Sines, Halifax, Montréal et retour en Italie.

Méditerranée-Moyen-Orient

Les services « Butterfly » entre la Méditerranée et la mer Rouge se développent pour contourner les aléas des attaques des Houthis. **Turkon** lance deux services. Le premier relie le nord de la Turquie (Istanbul, Izmit, Aliaga) avec les ports de Djeddah et Aqaba. D'autre part, avec **Medkon**, l'armement turc développe un service entre le sud de la Turquie (Iskenderun et Mersin) et les deux ports de Djeddah et Aqaba. **Arkas** a négocié un accord pour disposer d'espaces à bord de ces deux services.

Mærsk a quant à lui décidé d'arrêter les escales dans les ports de Duqm, Barcelone et Tanger de son service entre le Moyen-Orient et la Méditerranée. Lancé en février de cette année, ce service représentait la seule escale régulière conteneurisée du port omanais de Duqm.

Asie-Amérique Latine

Le service de **MSC** entre l'Asie, le Mexique et New-York s'étend sur l'Amérique du Sud, indique Alphaliner. Désormais les navires se dirigeront vers les ports brésiliens de Salvador, Itaguaí, Paranaguá et Santos en sortie du canal de Panama. L'escale dans le port de New-York est annulée. L'annonce de cette extension de service a précédé de quelques jours celle de la mise en place d'une liaison entre l'Asie et le Brésil par MSC. Commercialisé sous le nom de Carioca, ce service dessert Busan, Ningbo, Shenzhen, Singapour, Rio de Janeiro, Paranaguá, Itapoa, Santos, Itaguaí et retour par Colombo et Singapour.

Après ces prises de position sur le marché brésilien, MSC développe aussi sa présence en Amérique centrale. L'armement lance un service entre l'Asie et le Mexique, le Dahlia, à partir du mois d'août. Il touchera les ports de Shenzhen, Xiamen, Shanghai, Busan, Manzanillo, Lazaro Cardenas et retour en Chine.

Mer Noire

Malgré le conflit entre l'Ukraine et la Russie, les armateurs font le choix d'un retour en mer Noire. Après Hapag Lloyd, c'est désormais au tour de Mærsk. L'armement danois achète des slots sur les navires de Iteris, un opérateur qui relie le port roumain de Constanta à celui de Chornomorsk.

Selon Dynamar, Arkas pourrait suivre le mouvement avec un service reliant la Turquie au même port ukrainien. Quant à MSC, il réfléchit, toujours selon le consultant néerlandais, à assurer une liaison entre Tekirdag et Odessa.

“ Malgré le conflit entre l'Ukraine et la Russie, les armateurs font le choix d'un retour en mer Noire ”

Les opérations

Congestion portuaire

La congestion portuaire fait son grand retour. Les principaux bouchons se trouvent en Asie, avec des difficultés persistantes à Singapour qui inquiètent particulièrement les armements et les chargeurs. Dans sa dernière édition du 25 juin, Linerlytica annonce 49 navires en attente devant Singapour et 23 navires en opération dans les terminaux du port. Pour y faire face, le port a décidé de remettre en service des terminaux qui étaient laissés à l'abandon depuis plusieurs mois.

La situation de Singapour a eu des effets en cascade sur les autres ports de la région. Les compagnies maritimes se reportent sur Port Kelang ou Tanjung Pelepas comme hub de transbordement. Rapidement, ces ports s'engorgent et le 25 juin, Port Kelang affichait 26 navires en attente. Shanghai souffre également de congestion. Le port chinois annonce 87 navires en attente, soit l'équivalent de 265 000 EVP à l'ancre devant le port.

Si la congestion frappe surtout l'Asie, elle n'épargne pas non plus l'Europe. Fin juin, 36 navires attendaient de pouvoir entrer dans le port de Rotterdam et 16 dans le port d'Anvers. Hambourg pâtit aussi des arrivées décalées des navires, avec 24 unités qui patientaient pour s'amarrer à Hambourg et Bremerhaven. Même Le Havre était légèrement touché, avec cinq navires en attente au large de la Seine le 25 juin. Le port de Barcelone a aussi rencontré des difficultés, face à l'accroissement du nombre d'escales.

Ces engorgements créent un déficit d'équipement. Selon les calculs de Linerlytica, 2,5 MEVP sont en attente devant les ports et 500 000 EVP manquent sur le marché pour permettre le retour d'un équilibre entre l'offre et la demande.

Social

Les mouvements sociaux annoncés dans les ports français pour le mois de juin n'ont finalement pas eu lieu. La Fédération nationale des ports et docks CGT a décidé le 12 juin de suspendre jusqu'à fin septembre son mouvement de grève contre la mise en œuvre de la réforme des retraites, en invoquant le contexte politique. Suite à la dissolution de l'Assemblée nationale, le gouvernement actuel est en effet en sursis, et le syndicat estime donc ne plus avoir d'interlocuteur pour négocier.

Aux États-Unis, le principal syndicat des ouvriers dockers des ports de la côte Est des États-Unis, l'International Longshoremen's Association (ILA), a annoncé la suspension des négociations en cours avec la United States Maritime Alliance (USMX), qui représente les entreprises de manutention.

Ces négociations portent la définition d'un nouveau contrat-cadre, celui qui en vigueur depuis 2018 arrivant à expiration le 30 septembre 2024. L'ILA a annulé les négociations après avoir découvert qu'APM Terminals et Maersk Line utilisaient un système Auto Gate, qui traite les camions de manière autonome sans faire appel à la main-d'œuvre de l'ILA. Ce système, initialement identifié dans le port de Mobile, en Alabama, serait également utilisé dans d'autres ports. Le syndicat est farouchement opposé à l'automatisation.



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.