

BAROMÈTRE MENSUEL

DU TRANSPORT MARITIME CONTENEURISÉ



Juillet 2024 | 

upply

CONTENEURS :

LA FLAMBÉE DES TAUX DE FRET SE CALME

Les sommets semblent avoir été atteints en matière de taux de fret spot sur la route Asie-Europe, malgré une tension persistante en Mer Rouge. Cela conforte l'idée d'une demande structurellement molle.

Les faits marquants

Stabilisation des taux de fret

Le scénario post confinement du printemps 2020, avec des taux de fret FAK à 5 chiffres sur l'Asie-Europe, ne va finalement pas se rejouer durant cet été 2024, contrairement à ce qu'affirmaient certains acteurs du marché.

Les grands commissionnaires de transport ont été les réels gagnants du mois de juillet, avec des marges pouvant aller sur certains dossiers jusqu'à 2500 USD par 40' dry, rien que sur l'achat/revente du fret, contre un « engagement » à charger sur le premier navire en partance. Les compagnies maritimes, conscientes de ces « dérapages » tarifaires chez leurs clients transitaires, envoient un signal de modération au marché via la publication de nouvelles conditions FAK mensuelles stabilisées ou à la baisse.

Deux raisons expliquent cette stratégie. Tout d'abord, les compagnies ont intérêt à capter plus de réservations via leurs propres outils digitaux. D'autre part, elles voient d'un assez mauvais œil que leurs clients transitaires dégagent proportionnellement des marges beaucoup plus importantes qu'elles, alors qu'elles prennent tous les risques opérationnels et capitalistiques.

“ Les grands commissionnaires de transport ont été les réels gagnants du mois de juillet ”

Une demande molle

D'une certaine manière, la demande pourrait être qualifiée de « boudeuse ». Pour les chargeurs, le passage par la route du Cap est trop long et les taux de fret sont trop élevés. Par ailleurs, ils manquent de visibilité sur les prévisions de vente, alors même que les stocks restent à un niveau raisonnable. Les chargeurs peuvent donc se permettre d'attendre, quitte à s'approvisionner plus près des lieux de consommation si besoin. Dans ce contexte, il n'y a pas eu de mouvement massif de reconstitution des stocks.

En revanche, il y a bien eu une anticipation sur les campagnes d'approvisionnement de Noël. Les chargeurs ont pris en compte les risques de délais allongés, mais aussi, dans une moindre mesure, les menaces de relèvement des droits de douane à l'entrée dans l'Union européenne sur certains produits.

Persistance des tensions au Moyen-Orient

La tension extrême ne se dément pas en mer Rouge. Depuis le début du conflit, les Houthis ont mené quelque 200 attaques. Deux navires ont été coulés et 4 marins tués, dont 2 Philippins. De plus en plus de voix s'élèvent dans la communauté internationale au sens large autour d'un besoin de normalisation de la sécurité maritime dans la zone, à commencer par Israël qui commence sérieusement à souffrir de l'isolement géographique sur la durée. Le 20 juillet, des avions israéliens ont lancé des raids contre le port yéménite d'Hodeida, en riposte à une attaque de drone qui a fait un mort à Tel-Aviv.

Début juillet, l'Autorité de l'industrie maritime des Philippines (MARINA) a appelé les compagnies maritimes à éviter la mer Rouge, mais aussi le golfe d'Aden. En effet, le conflit tend à s'élargir géographiquement. Une situation qui suscite la vigilance des États du Golfe qui ne veulent pas prendre le risque d'être isolés maritiment demain comme Israël l'est aujourd'hui.

“ La tension extrême ne se dément pas en mer Rouge ”

La question de la distorsion de concurrence

Entre les navires qui passent par la mer Rouge et ceux qui font le tour par le cap de Bonne-Espérance, l'équation n'est pas la même pour le chargeur en termes de délai d'acheminement. En revanche, quelle que soit la route empruntée par le navire, la compagnie effectue une péréquation tarifaire : le prix de port à port est identique. De la même façon, les assureurs ne peuvent pas distinguer au cas par cas ce qui transite en dernière minute par Suez ou par le cap de Bonne-Espérance : la logique du forfait s'impose donc, afin de garder une souplesse opérationnelle. Lorsqu'ils optent pour le passage par la mer Rouge, les navires se placent sous la protection des forces navales Aspides et ou Prosperity Guardian.

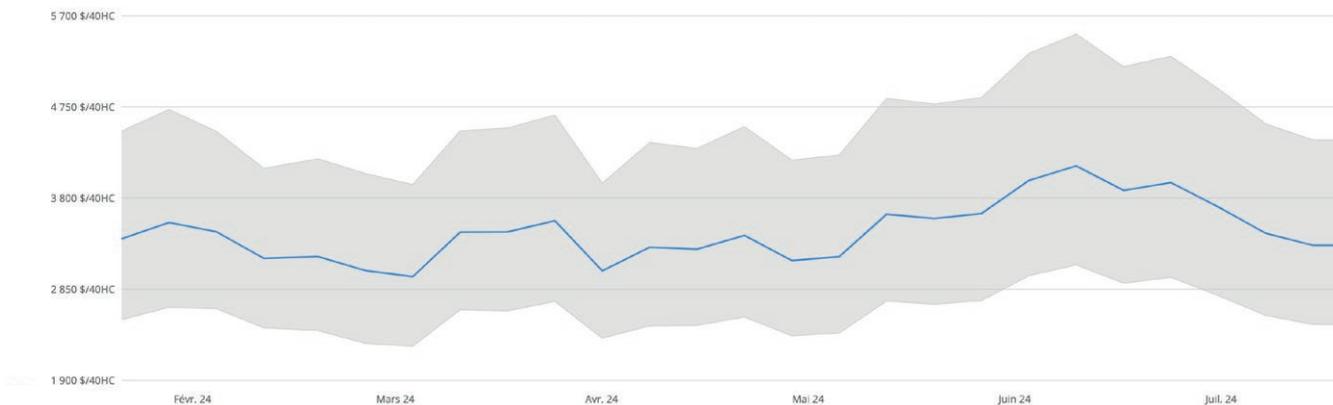
Compte tenu de la différence de coûts entre le passage par la mer Rouge et le passage par le cap de Bonne-Espérance, il est important de veiller à ce que les compagnies maritimes bénéficient d'un traitement équitable en termes d'escortes de leurs navires. En effet, il ne s'agit plus d'une aide ponctuelle, mais bien d'un système qui s'installe dans la durée.

Les prix

Asie-Europe

Shanghai - Le Havre

3 M 6 M 12 M 24 M YTD ALL Prix \$/40HC Basse - Haute Min - Max

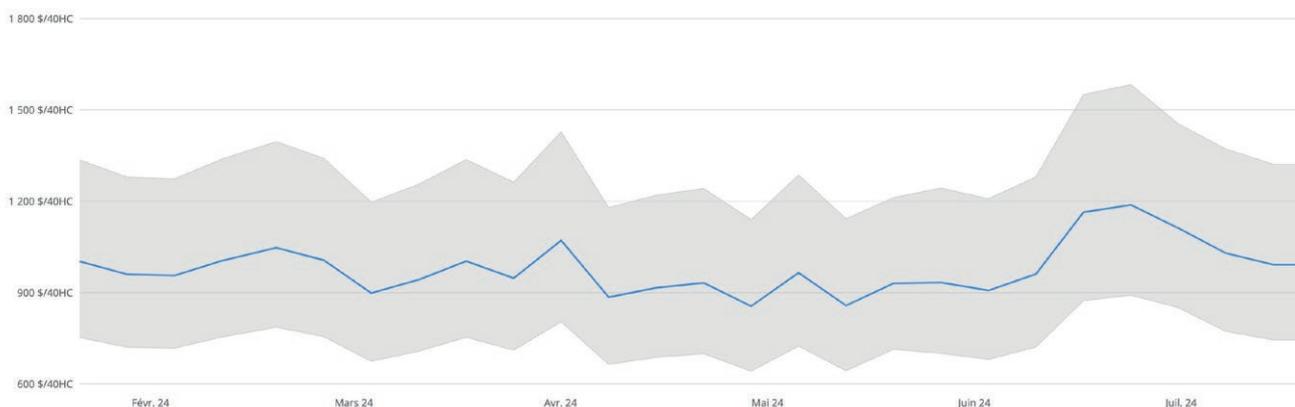


Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Shanghai et Le Havre, THC incluses, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port. NB : ce graphique présente l'évolution du taux médian et non du taux moyen. Source | [Uply](#)

Europe-Asie

Rotterdam - Shanghai

3 M 6 M 12 M 24 M YTD ALL Prix \$/40HC 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 | [Uply](#)

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 | [Upply](#)

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

Le dernier rapport de Sea Intelligence sur la fiabilité des services montre un recul en juin par rapport au mois précédent. Sur les 34 routes maritimes observées par la société, la fiabilité atteint 54,4% en juin, contre 55,6% en mai, qui était le meilleur mois de l'année.

En glissement annuel, la fiabilité recule de 9,8 points de pourcentage. De plus, le retard des navires lors de leurs escales s'aggrave. Il augmente de 0,04 jour à 5,19 jours en moyenne. « Il s'agit du troisième niveau plus élevé depuis la pandémie », souligne Alan Murphy, CEO de Sea Intelligence.

L'analyse par armement montre la bonne progression d'Hapag-Lloyd. L'armement allemand se place sur la première marche du podium au mois de juin, avec une fiabilité à 55,4%. Sea Intelligence rapporte que sur les 13 premiers armements observés, neuf assurent une fiabilité supérieure à 50%. Le dernier du classement est ZIM avec une fiabilité à 44,4%. En comparant les données de juin 2024 à celles de juin 2023, le constat est sans appel. Seuls deux armements, HMM et Yang Ming affichent une progression de leur fiabilité. Les 11 autres voient leur fiabilité se dégrader. La plus forte baisse en un an est à mettre au débit de MSC, qui perd 18,5 points. Pour rappel, en juin 2023, ils étaient six armements à afficher une fiabilité supérieure à 60%. En juin 2024, aucun n'atteint ce niveau.

Asie-Europe

Hainan Yangpu Newnew Shipping démarre un service entre l'Extrême-Orient et la Méditerranée en passant par la mer Rouge. L'information dévoilée par l'autorité portuaire nationale saoudienne indique que ce service desservira les ports de Tianjin, Qingdao, Shanghai, Guangzhou, Djeddah et Damiette. Cet armement d'origine chinoise s'est fait connaître par ses services entre la Chine et Saint-Pétersbourg l'hiver dernier.

Par ailleurs, l'armement choisit d'ajouter une escale dans le port d'Ust Luga dans le cadre de son service entre la Chine et Saint-Pétersbourg, en raison d'une baisse du tirant d'eau dans le port russe. Désormais la rotation se fait entre Qingdao, Shanghai, Guangzhou, Saint-Pétersbourg, Ust Luga, Alexandrie et retour à Tianjin.

Medkon Lines fait son entrée entre l'Asie et la Turquie. L'opérateur achète des espaces sur le service assuré par OVP, Safetrans et Transfar, qui relie la Chine et la Russie. Il assure désormais une escale à Istanbul.

Transatlantique

L'alliance 2M (MSC et Mærsk) ajoute une escale à Sines dans le cadre de son service MEDUSEC, entre la Méditerranée et la côte Est des États-Unis. La touchée du port portugais intervient entre Algésiras et New-York dans le sens westbound (Europe-États-Unis). Dans le même temps, le service TA3, opéré par la même alliance, annule les escales de Veracruz depuis la mi-juillet. Désormais la

rotation dessert Anvers, Rotterdam, Bremerhaven, New-York, Charleston, Altamira, Nouvelle-Orléans, Mobile, Freeport et Charleston.

Le service MedGulf, assuré par **CMA CGM et Cosco**, a pris fin en juillet. Il desservait les ports de Méditerranée occidentale, les États-Unis et le Mexique.

Algérie

Mærsk change de port de transbordement pour la desserte des ports algériens. « Dans un souci de prévenir toute congestion dans le port de Barcelone », l'armement a ajouté dans ses rotations une escale dans le port de Vado Ligure. Pour mémoire, le terminal à conteneurs du port italien

est exploité par APM Terminals. Ainsi, la liaison entre Vado Ligure et Alger se fera à une fréquence hebdomadaire. Entre le port italien et les ports de Bejaia et Skikda, la rotation se fera tous les 15 jours. La desserte du port d'Oran se fait toujours avec un transbordement dans le port d'Algésiras.

Asie-mer Rouge

SeaLead Shipping démarre un service depuis la Chine vers Djibouti. Il touche les ports de Qingdao, Shanghai, Port Kelang et Djibouti. Dans le même temps, **Mærsk** commence un service entre l'Asie (Singapour) vers le Moyen-Orient (Dubai, Abu Dhabi et Salalah). Enfin, **Ningbo Ocean Shipping**

Company a décidé d'aligner ses propres navires sur ce segment. L'armateur, indique le consultant Dynamar, assure ce service entre Ningbo et Dubai avec un seul navire de 1900 EVP.

Asie-États-Unis

Le Liberty, assuré seul par **MSC**, reprend du service. Reliant l'Asie et la côte Est des États-Unis, le Liberty avait été suspendu au début d'année en raison de la baisse de la demande. La nouvelle version de

cette rotation prévoit une escale supplémentaire à Philadelphie. Il dessert Singapour, Shanghai, Busan, Miami, Savannah, Charleston, Philadelphie et New-York.

Inde-Europe

Avec la hausse de la demande, **Cosco/OOCL**, **Hapag Lloyd**, **ONE** et **Yang Ming** réactivent leur service entre la côte orientale de l'Inde et le nord de l'Europe. La rotation de ce service est reconfigurée.

Désormais, Le Havre et Visakhapatnam sont arrêtés pour être remplacés par Valence. La rotation dessert donc Rotterdam, Londres, Hambourg, Anvers, Colombo, Kattupalli, Colombo, Cochin et Valence.

Inde-États-Unis

Le service opéré en partenariat par **Hapag Lloyd**, **CMA CGM** et **Cosco** entre l'Inde et la côte est des États-Unis est arrêté. Désormais, Hapag Lloyd opère en solo, tandis que CMA CGM et Cosco maintiennent un partenariat. Le service, assuré par CMA CGM,

offre des espaces pour Cosco et OOCL. Il dessert Port Qasim, Nhava Sheva, Mundra, New-York, Norfolk et Savannah. De son côté, Hapag Lloyd aligne une rotation entre dans les mêmes ports avec une dernière escale à Charleston après Savannah.

Inde-Asie

PIL (Pacific International Line) démarre un service entre la Chine et Calcutta. Il dessert les ports de

Xiamen, Shenzhen, Singapour, Calcutta et retour par Singapour.

Les opérations

Allemagne

La prise de participation de 50% de MSC au capital du manutentionnaire hambourgeois HHLA est reportée. Selon Dynamar, une partie des actionnaires juge que l'offre faite par MSC est trop faible. Cependant, MSC a déjà acquis 22,5% des parts de HHLA à la bourse. La décision finale doit intervenir à l'automne, indique le consultant néerlandais.

Cette annonce intervient alors que le groupe CMA CGM serait en passe d'entrer dans le port de Hambourg, toujours selon Dynamar. Le projet est mené en partenariat avec Eurogate sous le nom de Westerweiterung. Un projet d'envergure puisqu'il prévoit la construction d'un quai de 1050 m linéaires et d'un espace de 38 hectares.

Espagne

MSC continue d'agrandir son réseau portuaire. Un accord aurait été trouvé avec le manutentionnaire chinois Hutchison Ports Holding pour reprendre 50% des parts dans le terminal à conteneurs de Barcelone, BEST. L'information divulguée par le journal espagnol El Mercantil indique que l'armement suisse payera entre 250 M€ et 350 M€ pour cette transaction.

Une annonce qui intervient alors que l'autorité portuaire de Barcelone prévoit la construction d'un terminal sur la rive opposée du terminal BEST. Le groupe Mærsk s'est montré intéressé. Il dispose déjà d'une concession à Barcelone sur le terminal Muelle Sur que le port pourrait fermer dans les prochaines années.

Vietnam

Adani Ports, filiale de manutention du groupe indien Adani, a obtenu un accord de principe du gouvernement vietnamien pour créer un port à

Lien Chieu, dans la baie de Da Nang. Ce futur port, qui est à créer ex-nihilo, prévoit la construction de deux terminaux à conteneurs.

Inde

Le Premier ministre indien, Shri Narendra Modi, a approuvé le 19 juin un projet portuaire à Vadhavan pour un investissement de Rs 76 200 crore, soit 8 506 M€. Cet ensemble portuaire se situera à Vadhavan, au nord de Mumbai. Il sera construit par la société Vadhavan Port Project Limited, qui appartient à hauteur de 74% à l'autorité portuaire de Jawaharlal Nehru Port et à 26% à la Maharashtra

Maritime Board. Il comprendra neuf terminaux à conteneurs avec, pour chacun un linéaire de 1000 m de quais. Il comprendra aussi quatre terminaux pour les marchandises conventionnelles incluant un terminal pour le cabotage, un terminal roulier, quatre postes pour les vrac liquides et un quai pour l'administration portuaire. Le trafic conteneurisé attendu s'élève à 23,2 MEVP.

Afrique du Sud

L'appel d'offres lancé par l'autorité portuaire nationale pour l'extension du terminal à conteneurs de Durban est finalement revenu au groupe sud-africain, Grindrod. L'annonce de cette mise en concession d'un terminal sud-africain à une société privée a fait naître l'espoir de voir des sociétés

privées internationales entrer dans le secteur. L'attribution à une société nationale a quelque peu déçu certains opérateurs, mais laisse malgré tout une porte ouverte pour l'attribution de nouvelles concessions à des sociétés privées internationales à l'avenir.



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.