Baromètre mensuel

ÉVOLUTION DES PRIX DU TRANSPORT MARITIME CONTENEURISÉ



Octobre 2026 |

upply

RETOUR VIA SUEZ : LES CHARGEURS SUBISSENT –

Selon le cabinet Alphaliner, 63 % du trafic Asie-Europe repasse désormais par le canal de Suez. Les chargeurs s'adaptent, sans être demandeurs, mais pourraient aussi en tirer profit si cette nouvelle donne finit par faire baisser les taux de fret.

#LA SITUATION AU MOYEN-ORIENT

La situation reste très tendue au Moyen-Orient. Dans la nuit du 1er au 2 octobre, selon les informations du journal Le Monde, un drone menaçant un porte-conteneurs de CMA CGM a été abattu par une frégate française dans le détroit de Bab-el-Mandeb. Les houthistes multiplient par ailleurs les attaques contre les cibles saoudiennes.

Pourtant, les compagnies maritimes accélèrent le retour des services par le canal de Suez (voir le chapitre Services p.7). Selon le cabinet Alphaliner, 63 % du trafic Asie-Europe repasse désormais par le canal de Suez. Les chargeurs n'ont ni demandé ni anticipé ce retour par la mer Rouge sur un plan logistique, mais ils n'ont pas d'autre choix que de souscrire des assurances marchandises complémentaires pour couvrir les risques accrus.

Il serait toutefois très prématuré de parler d'un retour à la normale en perspective. La situation actuelle a des conséquences non négligeables sur les établissements portuaires. Jebel Ali, Doha et Abu Dhabi, ports maritimes de premier plan, sont quasiment réduits à un rôle de « ports secs », alimentés par des flux terrestres. Ce changement de pied est colossal pour l'industrie du transport maritime conteneurisé. Dubai Ports pivote rapidement vers des investissements de proximité en dehors du détroit. Les compagnies maritimes, de leur côté, structurent à grande échelle des logistiques de contournement, pas seulement pour gérer la crise dans l'urgence mais dans une logique de long terme. L'instabilité s'impose comme un paramètre pérenne.

Le retour via le canal de Suez, que de plus en plus d'experts annoncent comme complet d'ici la fin du premier trimestre 2027, ne serait-il alors qu'un magistral coup de bluff, quitte à surprendre à nouveau le marché avec un retour brutal via le cap de Bonne-Espérance en cas d'attaque fatale d'un grand porte-conteneur en mer Rouge ? Cette hypothèse me paraît finalement assez plausible. Les compagnies de lignes conteneurisées, soumises à une forte concurrence, ne parviennent pas encore à installer un modèle commercial dual, avec d'un côté une route plus sûre mais plus lente et de l'autre une route plus rapide mais plus risquée. Ce manque de lisibilité dans l'offre est finalement préjudiciable aux chargeurs, qui devraient pouvoir faire eux-mêmes ce choix dans la gestion de leurs flux.

C'est dans ce contexte plein de volatilité et d'incertitudes que la saison des appels d'offres démarre en Europe. Les compagnies rappellent que par rapport à l'an dernier à la même époque, leurs coûts opérationnels ont flambé d'environ 400 USD par 40', principalement en raison de l'augmentation du prix des soutes et de la tension sur l'approvisionnement en carburant dans les ports asiatiques.

#LES AUTRES FAITS MARQUANTS DU MOIS

Cyberattaques

Selon la société de cybersécurité SOCRadar, 38 entreprises du secteur maritime, logistique et portuaire ont été la cible d'un groupe d'extorsion en ligne dénommé nOn. Les hackers menacent de rendre publiques les données piratées.

Complications pour le rachat de ZIM par Hapag-Lloyd

Selon le média Calcalist, l'Autorité israélienne des entreprises gouvernementales, unité rattachée au ministère des Finances qui gère le portefeuille d'actions de l'État dans les entreprises publiques, a informé Zim fin septembre qu'elle avait clos l'examen de sa demande initiale d'approbation de son projet de fusion avec Hapag-Lloyd et FIMI. « Si Zim et les parties acquéreuses souhaitent soumettre une nouvelle proposition, la procédure d'approbation devra être relancée », précise le média. La conclusion de la transaction en 2026 semble désormais compromise. En attendant, Zim a annoncé de bonnes nouvelles sur le plan financier, grâce à de bonnes performances sur le transpacifique. La compagnie a remonté sa prévision d'EBITDA entre 2,7 et 3 milliards de USD pour l'atterrissage fiscal 2026.

Projet d'acquisition de Samskip par Boluda Shipping

La société espagnole Boluda Shipping a annoncé le 28 octobre la signature d'un accord en vue de l'acquisition de Samskip, incluant l'ensemble de ses actifs et activités. Cette transaction, qui devrait être finalisée le 1er janvier 2027, devrait donner naissance au plus important réseau de short sea en Europe, reliant l'Europe du Nord à la péninsule Ibérique, aux îles Canaries et à l'Afrique de l'Ouest. Une fois achevé, le réseau combiné devrait compter 32 navires exploitant 18 lignes et reliant les marchés de 28 pays. « Ses 21 terminaux maritimes assureront la liaison entre ces corridors et rapprocheront les services de transport maritime et terrestre des principaux centres de production et de consommation. Ce réseau terrestre sera renforcé par ses 5 terminaux ferroviaires et une flotte de plus de 500 camions appartenant à l'entreprise », précisent Boluda et Samskip dans un communiqué conjoint. Le réseau devrait également traiter un volume logistique annuel de plus de 750 000 EVP. Boluda Towage, société sœur de Boluda Shipping au sein de Boluda Corporación Marítima, est détenue à 50 % par MSC depuis février 2026.

Attrait modéré du secteur du conteneur pour la Route Maritime Nord (RMN)

Le Center for High North Logistics (CHNL) a publié un premier bilan des trafics par la route arctique en 2026. Au 30 septembre, 104 traversées ont été comptabilisées, dépassant donc déjà les 103 recensées durant toute la saison de navigation 2025. Le trafic a atteint environ 3,7 millions de tonnes. Les pétroliers et les vraquiers représentent l'essentiel des flux. Concernant les porte-conteneurs, 13 voyages ont été recensés, dont 4 vers l'Est et 9 vers l'Ouest. Le CHNL estime que la Route Maritime Nord pourrait atteindre 150 transits en 2026, et dépasser les 4,5 millions de tonnes de marchandises.

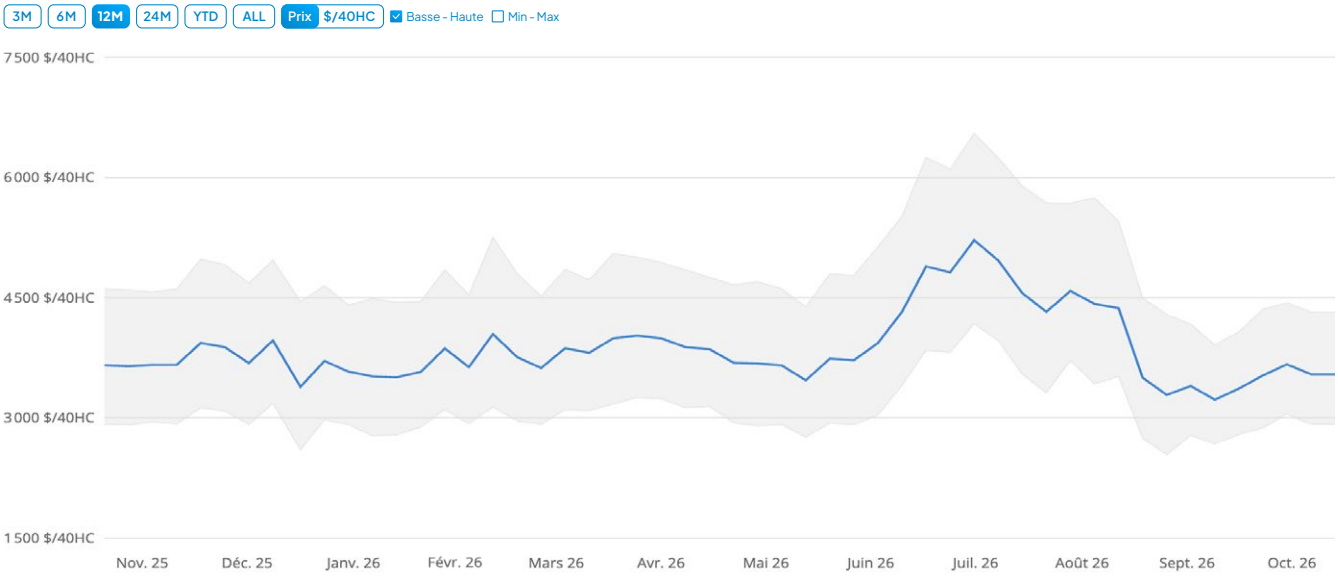
Livre bleu du maritime 2027

Le Cluster Maritime Français vient de publier un « livre bleu du maritime », qui fixe les enjeux et alerte sur l'importance des questions maritimes sous l'angle de la souveraineté dans un monde de plus en plus fracturé. « À l'approche de l'élection présidentielle, nous appelons les candidats et les responsables publics à s'en saisir et à faire de la mer une priorité nationale », souligne en préambule Nathalie Mercier-Perrin, présidente du Cluster maritime français.

#LES PRIX

ASIE-EUROPE

Shanghai - Le Havre

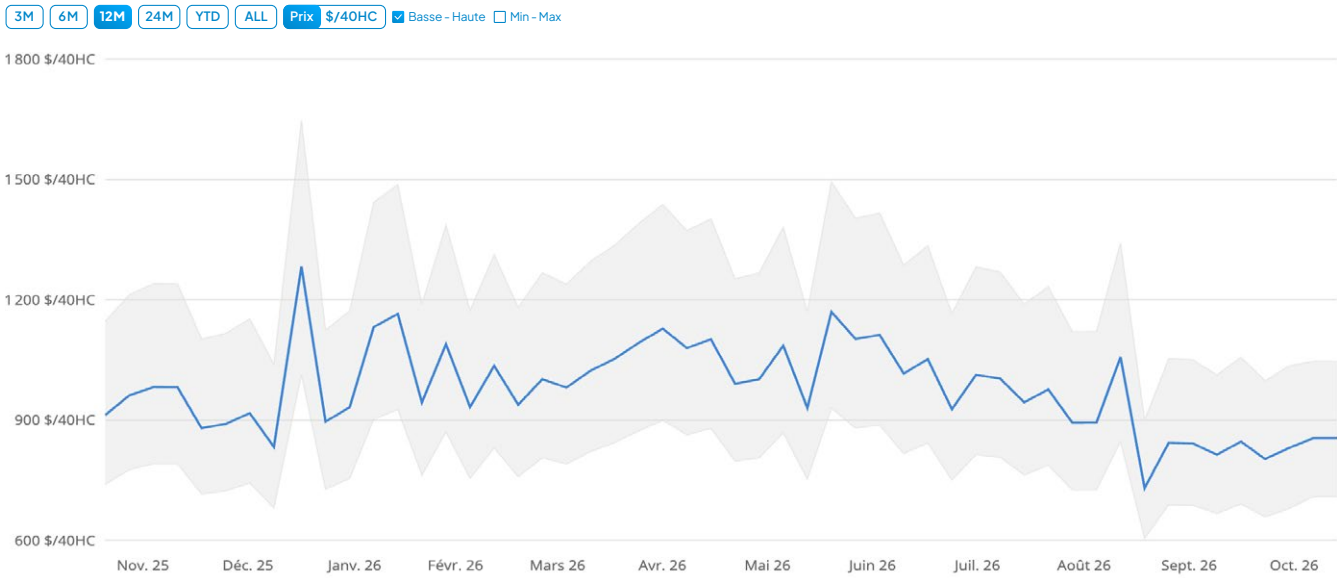


Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Shanghai et Le Havre, THC Origine et THC Destination incluses, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port. NB : ce graphique présente l'évolution du taux médian et non du taux moyen.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

La demande reste bien orientée en octobre, en attendant les effets de congestion en Europe qui vont se répercuter sur les mois de novembre et décembre avec le retour plus massif par le canal de Suez. Le marché spot est très actif et assez agressif au niveau des tarifs, surtout du côté des compagnies de deuxième niveau comme HMM et Evergreen, par exemple. La digue psychologique des 3000 USD le 40' à l'import d'Asie devrait céder prochainement. Les augmentations générales de tarifs (GRI, general rate increase) ne trouvent que peu d'écho sur le marché : les chargeurs anticipent le choc capacitaire engendré par le retour via Suez, la fin de la période cyclonique en Asie et la perspective de nouvelles mises en ligne de navires de grande capacité au premier semestre 2027. Les chargeurs de petite et moyenne importance s'orientent vers le marché spot au détriment du marché contractuel, malgré l'envolée du fuel.

EUROPE-ASIE

Rotterdam - Shanghai

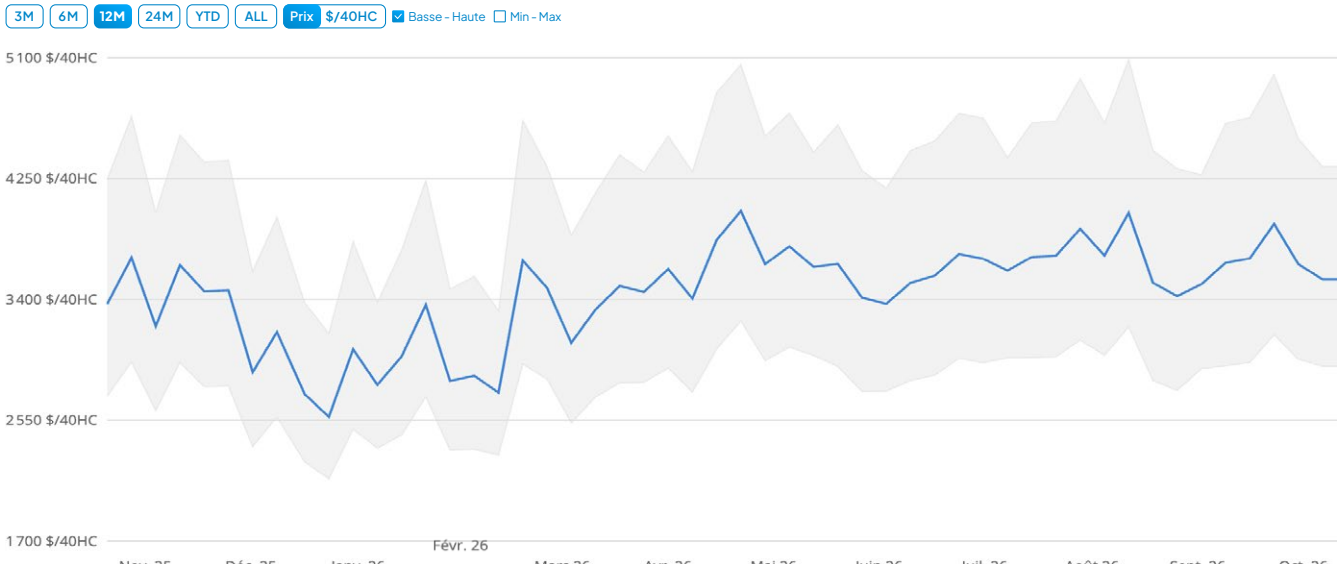


Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Rotterdam et Shanghai, THC Origine incluse et THC Destination exclue, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port. NB : ce graphique présente l'évolution du taux médian et non du taux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

La faiblesse des tarifs continue. On peut même se demander s'il existe encore un marché sur le dry. Heureusement, les volumes reefer continuent de progresser. Ils constituent, avec le hors gabarit, les deux seuls segments export rémunérateurs.

TRANSATLANTIQUE

Anvers - New York

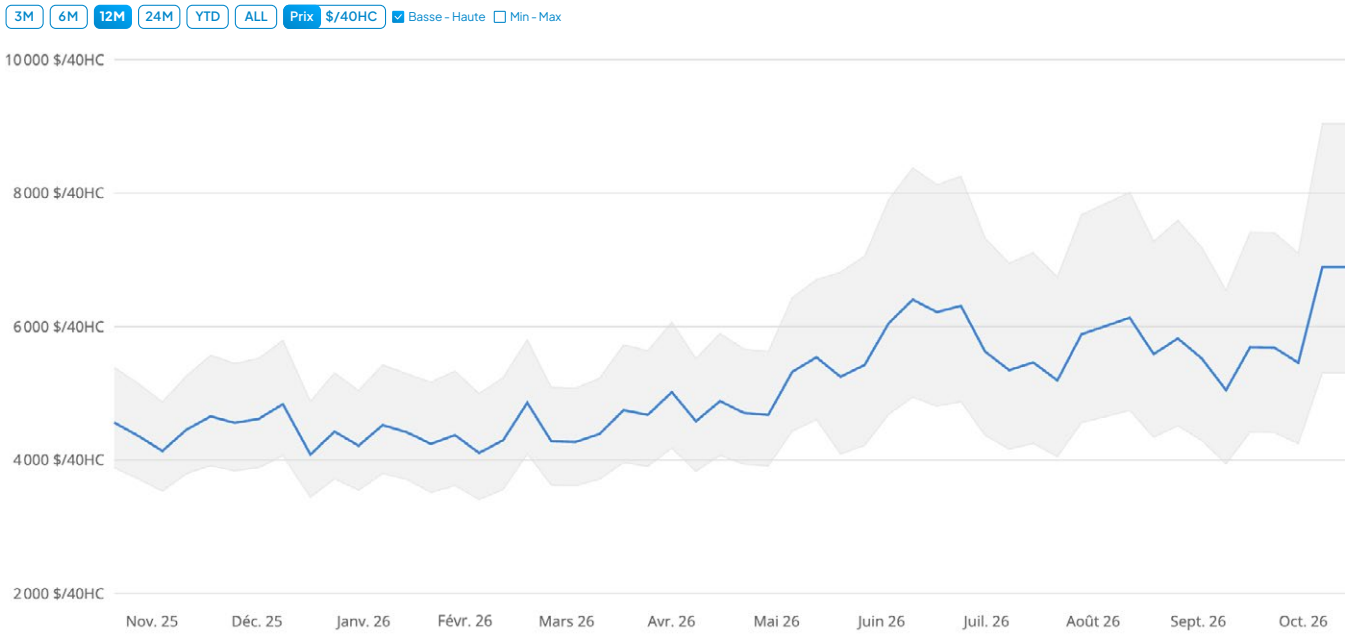


Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Anvers et New-York, THC Origine et THC Destination incluses, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port. NB : ce graphique présente l'évolution du taux médian et non du taux moyen.
Source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

Le pic de demande automnal traditionnel sur la Côte Est à l'occasion des fêtes de fin d'année devrait commencer à rebooster le marché, dans un contexte de droits de douane apaisé. Les importateurs américains devraient en profiter pour reconstituer leurs stocks. Si les opérateurs clés de ce trade, MSC en tête, n'initient pas un mouvement baissier des taux, ce qui n'a pas l'air d'être leur intention actuelle, le marché devrait progresser légèrement.

TRANSPACIFIQUE

Shanghai – Long Beach



Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Shanghai et Long Beach, THC Origine et THC Destination 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

Le marché reste très soutenu en octobre, se stabilisant à des niveaux très hauts sans s'effondrer. Cette situation devrait perdurer jusqu'à la fin de l'année, les compagnies maritimes ayant réussi un calibrage très fin de l'offre.

#LES SERVICES

Taux de fiabilité

L'étude mensuelle de Sea Intelligence révèle un très léger rebond de l'indice de fiabilité des services en septembre 2026, le premier après trois baisses mensuelles consécutives. Il gagne 0,9 point en glissement mensuel et s'établit à 50,6 %, c'est-à-dire encore 13,9 points sous le pic de mai (64,5 %). Le retard moyen des navires s'améliore un peu, à 6,65 jours (-0,30 jour par rapport à août), mais il s'agit du deuxième niveau le plus élevé enregistré pour un mois de septembre.

Parmi les 13 compagnies recensées par Sea Intelligence, Mærsk conserve la tête avec un taux de fiabilité de 64,8 %, devant Hapag-Lloyd (60,4 %), MSC (57,7 %) et CMA CGM (51,8 %). Wan Hai ferme à nouveau la marche, à 26,7 %. Dix compagnies sur 13 améliorent leur score en glissement mensuel, ZIM affichant la plus forte progression (+4,7 points), tandis que Mærsk (-1,8 point) enregistre à l'inverse le recul le plus marqué. En glissement annuel, aucune compagnie n'est en progression et douze perdent au moins 10 points, PIL accusant la plus forte baisse (-27,3 points).

Côté alliances, sur la période août-septembre, MSC (68,9 %) prend la première place devant Gemini (68,4 %), loin devant Ocean Alliance (44,8 %) et Premier Alliance (41,5 %).

Cette stabilisation est cohérente avec le retour progressif à la normale dans les ports d'Asie de l'Est : dans son point de situation du 20 octobre, Mærsk indique que les temps d'attente des navires continuent de diminuer et que l'effet direct des typhons s'est largement estompé, tout en soulignant que le réseau régional n'est pas encore totalement rétabli et que la forte demande à l'export met toujours sous pression des ports congestionnés. De son côté, Hapag-Lloyd indique dans un avis d'information que les conditions de transport restent affectées par des perturbations météorologiques, une congestion régionale, des pénuries d'équipements et les restrictions au canal de Panama.

Les annulations de services restent importantes, mais leur géographie change. Selon Drewry (mise à jour du 23 octobre), 56 rotations sur 714 prévues devraient être annulées entre les semaines 44 et 48 (du 26 octobre au 30 novembre), soit environ 8 % des départs (contre 11 % dans la précédente édition). Les liaisons Asie-Europe du Nord/Méditerranée sont les plus touchées (54 % des annulations), devant le transpacifique Asie-Amérique du Nord (32 %) et le transatlantique (14 %).

Actualités

- **Mer Rouge**

  Le retour via le canal de Suez franchit un cap symbolique. Selon BIMCO, sur la base des données de Clarksons Research, la capacité conteneurisée hebdomadaire transitant par le canal a atteint en moyenne 753 000 EVP durant les deux premières semaines d'octobre, soit plus de 50 % du niveau de la même période de 2023 (1 457 000 EVP) : c'est la première fois depuis le début des attaques houthistes que ce seuil est franchi. BIMCO recense 16 services dont l'itinéraire a été modifié depuis début juillet.

  L'alliance Gemini poursuit son mouvement. Dans des avis clients publiés les 19 et 21 octobre, Mærsk et Hapag-Lloyd détaillent une nouvelle série de modifications de leur réseau Extrême-Orient/Europe, qui s'appliqueront à partir de la mi-novembre et qui s'inscrivent dans le retour par Suez engagé en septembre :

  - Le service AE2/NE1 (Asie/Europe du Nord) supprime son escale à Tanger et dessert Rotterdam en premier port européen, selon la rotation Ningbo - Shanghai - Tanjung Pelepas - Rotterdam - Wilhelmshaven - Bremerhaven - Rotterdam - Salalah - Singapour.
  - Le service AE11/SE2 remplace son escale à Tanger dans le sens Asie-Europe par Port-Saïd et ajoute Salalah, d'où une rotation Shanghai - Yantian - Tanjung Pelepas - Salalah - Port-Saïd - Valence - Barcelone - La Spezia - Gênes - Vado Ligure - Singapour.
  - Sur l'AE12/SE1, Port-Saïd remplace Algésiras dans les deux sens et Colombo est ajouté dans le sens Europe-Asie, pour la rotation Ningbo - Shanghai - Tanjung Pelepas - Port-Saïd - Koper - Rijeka - Port-Saïd – Colombo - Singapour.
  - L'AE15/SE3 conserve sa rotation asiatique mais simplifie sa partie méditerranéenne et abandonne l'escale de Colombo dans le sens Europe-Asie : Qingdao - Kwangyang - Ningbo - Tanjung Pelepas - Djeddah - canal de Suez - Port-Saïd - Damiette - canal de Suez - Salalah – Singapour.
  - L'AE19/SE4 ajoute Nansha, supprime Shanghai et ajoute une escale à Damiette dans le sens Asie-Europe, selon la rotation Tianjin (Xingang) - Qingdao - Busan - Ningbo - Nansha - Tanjung Pelepas - Djeddah - Damiette - Tanger - Port-Saïd - Djeddah - Singapour.

- Le service ME2 (IEX chez Hapag-Lloyd, Inde/Europe du Nord) ajoute Djeddah dans le sens Europe-Asie, pour la rotation Ennore - Colombo - Algésiras - Rotterdam - London Gateway - Hambourg - Tanger Med - Djeddah - Colombo.
- Par ailleurs, l'alliance Gemini propose un nouveau service, l'AE18 (SE5 chez Hapag-Lloyd), qui offre des liaisons directes et rapides entre la Chine centrale et du Sud et la Méditerranée occidentale, avec des correspondances vers l'Afrique de l'Ouest via Tanger, sur la rotation Shanghai - Xiamen - Tanjung Pelepas - canal de Suez - Algésiras - Tanger Med - Algésiras - canal de Suez – Xiamen.
- Gemini a enfin relancé son service AGX entre l'Asie et le Moyen-Orient, offrant une rotation Qingdao - Ningbo - Tanjung Pelepas - Khor Fakkan - Singapour - Qingdao.

HMM annonce de son côté le retour par Suez de ses services MD1 et MP2, deux services Asie/Méditerranée, tandis que son service FE3 (Asie/Europe du Nord) continue de contourner l'Afrique par le cap de Bonne-Espérance.

Les alliances concurrentes suivent. Selon Dynamar, **Ocean Alliance** renvoie par Suez, dans le sens Europe-Asie uniquement, les services AEU1 et AEU3 opérés par CoscoSL, ainsi que le service Méditerranée-Extrême-Orient AEM3 : celui-ci ne dessert plus la Méditerranée occidentale (Valence) mais ajoute Mersin. **Premier Alliance** (HMM, ONE, Yang Ming) renvoie aussi son service Europe-Extrême-Orient FE1 par Suez à la fin octobre, puis son service Europe-sous-continent indien à la mi-novembre.

Le contexte sécuritaire reste cependant instable. Comme lors des annonces précédentes, ces rotations restent donc susceptibles d'être de nouveau détournées par le cap de Bonne-Espérance. Mærsk rappelle d'ailleurs que ses horaires sont susceptibles d'être modifiés.

- **Transpacifique**

Dans le sillage de la Golden Week, qui s'est achevée le 7 octobre, les compagnies ajustent leurs capacités.

Mærsk fait état d'ajustements d'horaires sur certains trades Est-Ouest, avec une fréquence réduite sur certaines semaines. **Ocean Alliance** ajoute une escale à Tacoma sur le service HTW opéré par Evergreen (Los Angeles - Oakland - Tacoma - Kaohsiung - Laem Chabang - Cai Mep - Taipei - Kaohsiung - Yantian - Los Angeles), tandis que **Premier Alliance** ajoute Ningbo sur son service PN3 (Qingdao - Ningbo - Shanghai - Busan - Vancouver - Tacoma - Tokyo - Kobe - Qingdao).

CMA CGM va rétablir les escales régulières à Ningbo et Lazaro Cardenas sur son service M2X reliant l'Asie et le Mexique. L'itinéraire sera le suivant : Ningbo - Shanghai – Qingdao - Busan- Ensenada – Manzanillo - Lazaro Cardenas - Ningbo.

Maersk et **CMA CGM** ont annoncé la fin de leur service commun ASAS2/SEAS3 entre l'Asie et l'Amérique du Sud. De son côté, **Hapag-Lloyd** a décidé de se retirer en 2027 du service Ipanema, exploité par MSC et ONE. Ce service relie l'Asie à la côte est de l'Amérique du Sud.

- **Transatlantique**

Hapag-Lloyd a annoncé la suppression de départs sur ses services Atlantic Loop en fin d'année : AL2 (escale d'Anvers de la semaine 52, le 24 décembre), AL6 (Vado Ligure, semaine 53, le 28 décembre), AL3 (Southampton, semaine 53, le 30 décembre) et AL1 (Southampton, semaine 1, le 8 janvier 2027).

CMA CGM remanie son service Indamex (Inde/Moyen-Orient-côte Est des États-Unis), ajoutant des escales à Tanger, Djeddah et Halifax. Il dessert ainsi Nhava Sheva - Mundra - Colombo - Tanger - Halifax - New York - Norfolk - Savannah - Charleston - Djeddah - Port Qasim - Nhava Sheva.

- **Méditerranée, mer Noire et Afrique de l'Ouest**

  En mer Noire, face à la menace des drones, les armateurs turcs Arkas et Akkon Lines ont suspendu toutes leurs escales dans les ports russes.

  Côté Méditerranée-Afrique de l'Ouest, **Hapag-Lloyd** ajoute Valence et Damiette à son service WAX et retire Casablanca, couvert par un autre service. **MSC** réorganise pour sa part son service Méditerranée occidentale-Afrique de l'Ouest en ajoutant Damiette et Iskenderun au détriment de Naples, Marseille et Dakar.

  Le port de Wenzhou, dans l'est de la Chine, est désormais connecté directement à l'Afrique de l'Ouest. La nouvelle ligne traverse l'océan Indien et passe par le cap de Bonne-Espérance, avant de desservir les ports de Tema, de Lagos, d'Abidjan et de Boffa.

- **Intra-Europe**

  CMA CGM ajoute une escale à Szczecin sur son service Baltique BLX, qui effectue désormais la rotation Dublin - Southampton - Szczecin - Riga - Gdansk - Southampton - Dublin.

  ONE étend son service IBX à Anvers à partir de novembre (Lisbonne - Leixões - Southampton - Anvers - Rotterdam - Gdansk - Riga - Klaipeda - Gdynia - Bremerhaven - Rotterdam - Lisbonne) et prend des espaces sur le service SLA de Mærsk pour proposer le Poland Egypt Express (Gdansk - Bremerhaven - Alexandrie).

- **Intra-Asie / Moyen-Orient**

  MSC lance le service Jasmine entre la Chine, Singapour et l'Indonésie, avec une rotation Shanghai - Ningbo - Shekou - Singapour - Surabaya - Semarang - Singapour - Shanghai.

  PIL lance de son côté le service CSM (Tianjin - Qingdao - Xiamen - Singapour - Port Klang - Penang - Nansha - Tianjin) et renforce le service NCI entre la Chine, l'Indonésie et Singapour.

  Cosco Shipping a lancé un nouveau service Easy Buy (EBS) reliant Shekou, Nansha, Port Klang et Shekou à partir de septembre 2026. Il a pour objectif de répondre à la croissance du trafic e-commerce du sud de la Chine vers la Malaisie.

  Evergreen réorganise ses petits services locaux Chine-Taiwan-Philippines.

  Marsa Ocean Shipping, compagnie basée à Dubaï, ajoute un deuxième service reliant le golfe à l'Inde. La nouvelle liaison India Gulf Express (IGX) proposera l'itinéraire suivant : Mundra - Nhava Sheva - Sohar - Fujairah - Mundra.

OPÉRATIONS

Perturbations cycloniques

Selon Sea Intelligence, les perturbations cycloniques exceptionnelles en Asie ont immobilisé 3 millions d'EVP de capacité, soit 8,5 % de la flotte mondiale de conteneurs. L'analyste table sur des répercussions de la saison cyclonique pouvant se prolonger jusqu'au début du premier trimestre 2027.

Le gouvernement allemand bloque le rachat de Zippel par Cosco

Le gouvernement fédéral allemand, via le ministère de l'Économie et de la Protection du climat, a officiellement bloqué le projet de rachat de 80 % de Zippel par la compagnie maritime Cosco. L'entreprise Zippel gère le transport de conteneurs par rail et par route depuis les ports de Hambourg et de Bremerhaven l'hinterland. L'autorité allemande de la concurrence (*Bundeskartellamt*) avait initialement validé l'opération en février 2026 d'un point de vue économique. Mais l'examen de sécurité nationale — impliquant les ministères de l'Économie, de l'Intérieur, des Affaires étrangères, de la Défense et le service de renseignement intérieur (BfV) — en a décidé autrement. Les autorités ont jugé risqué de laisser un acteur étatique chinois contrôler ces flux de données et de marchandises logistiques critiques (qui incluent parfois des transports pour la Bundeswehr et l'OTAN). « L'acquisition aurait accentué les dépendances stratégiques et mis en danger la résilience des chaînes d'approvisionnement de l'Allemagne et de l'Union européenne », justifie le gouvernement.

DP World en plein développement

DP World investit massivement dans l'entreposage à Nhava Sheva, en Inde, avec l'ouverture de la deuxième tranche du Nhava Sheva Business Park. Ce parc offre de meilleures connexions ferroviaires et routières avec l'hinterland et les terminaux portuaires déjà contrôlés par le groupe dubaïote.

Par ailleurs, au Bangladesh, DP World a signé un accord de concession de 15 ans avec l'Autorité portuaire de Chittagong pour l'exploitation et la maintenance du New Mooring Container Terminal, le plus grand terminal à conteneurs du port.

Doublement des capacités au port de Colombo

Adani Ports and Special Economic Zone (APSEZ) a achevé la deuxième phase du terminal international de Colombo Ouest (CWIT). Sa capacité annuelle de manutention de conteneurs passe ainsi de 1,6 million à 3,2 millions d'EVP.

Un système de quai partagé au Vietnam

Les ports en eau profonde de Cai Mep lancent un système de quai partagé pour augmenter leur capacité. En reliant leurs infrastructures, le terminal international Cai Mep (CMIT) et le terminal Tan Cang-Cai Mep Thi Vai (TCTT) vont disposer d'un quai de 1200 mètres, qui permettra d'accueillir simultanément trois grands porte-conteneurs. D'après les deux opérateurs, le partage du poste d'amarrage devrait accroître la capacité de manutention de chaque terminal d'environ 30 à 40 %, soit l'équivalent de 400 000 à 500 000 EVP supplémentaires par an et par port. La capacité additionnelle totale est estimée à près de 900 000 EVP par an.

Les ambitions de Sharjah

Le port de Sharjah vise 3 milliards de dollars d'investissements de la part d'entreprises indiennes entre 2026 et 2027, les perturbations du trafic maritime dans le détroit d'Ormuz renforçant l'intérêt pour le port de Khor Fakkan, qui contourne le détroit d'Ormuz.



Auteur

Jérôme De Ricqlès

Expert maritime chez Upply

En collaboration avec Anne Kerriou, responsable éditoriale d'Upply

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.