

Baromètre mensuel du transport maritime conteneurisé



DÉCEMBRE 2023

upply

L'actualité géopolitique fait remonter les taux de fret maritime

Décembre 2023 aura été marqué par une amorce de redressement des taux de fret, après une année excessivement baissière pour les compagnies maritimes.

Les faits marquants

- **La fin de la chute des taux de fret**

Nous avons mis en avant l'hypothèse d'une réduction drastique des passages de porte-conteneurs par le canal de Suez dans notre baromètre de novembre 2023. Notre analyse s'appuyait sur le fait que l'attaque du Galaxy Leader par des rebelles Houthis illustre une réelle menace pour les navires, leurs équipages et leurs marchandises, mais aussi sur le fait qu'il paraissait évident que cette situation constituait aussi **une opportunité pour les compagnies maritimes de restaurer leurs marges** en désertant la zone pour emprunter la route du Cap.

La principale incertitude résidait alors dans la capacité des compagnies à coordonner la riposte. Elles ont finalement fait preuve d'une discipline impressionnante. À l'initiative d'une communication de Maersk, **en l'espace de seulement 48 heures, l'ensemble de l'offre conteneurisée Est-Ouest n'a plus transité par la Mer Rouge à de rares exceptions près.** Certains navires ont même payé le passage du Canal de Suez dans les deux sens pour rebrousser chemin face aux menaces bien réelles de drones ou de missiles. Il convient de rappeler qu'**en droit maritime, la compagnie de marine marchande a le devoir de prendre des mesures conservatoires vis-à-vis de la marchandise confiée par le chargeur si elle a connaissance d'un risque ou d'un péril sur sa route**, ce qui est manifestement le cas actuellement.

L'impact sur les taux FAK du mois de janvier a été immédiat. En novembre, nous avons estimé à environ 3 500 USD le 40' la restauration du marché Spot Asie-Europe en cas de blocage. C'est visiblement **l'ordre de grandeur minimum qu'il faut payer** aujourd'hui pour des volumes déjà référencés pour embarquer en janvier, **tout en acceptant un voyage plus long d'une quinzaine de jour via le Cap de Bonne-Espérance.**

Tant que la menace persiste dans la zone de passage obligée de la Mer Rouge et du Golfe d'Aden, il y a aura un risque qui pèsera obligatoirement sur les taux de fret, d'une façon ou d'une autre. Les hésitations de certaines compagnies sur le fait d'emprunter à nouveau ou pas le canal de Suez n'ont fait que désorienter et tendre un peu plus le marché des taux de fret, en entretenant la confusion.

- **Une crise complexe à résoudre**

Pour tenter de protéger cette voie essentielle au commerce mondial, les États-Unis ont annoncé le 18 décembre le lancement de l'opération "Prosperity Guardian", **une coalition internationale sous commandement américain visant à contrer les attaques des Houthis.** Cette initiative peine toutefois à convaincre. La France a annoncé son soutien, mais en précisant que les moyens qu'elle déployait restaient sous commandement national. Elle a d'ailleurs assuré avec ses propres moyens l'escorte d'un certain nombre de navires, dont des porte-conteneurs de CMA CGM. Par ailleurs, l'Inde, qui est l'un des acteurs majeurs du "Sud Global", a également engagé des ressources militaires pour escorter des navires porte-conteneurs.

La multiplication des attaques de navires en Mer Rouge a presque chassé de l'actualité l'assaut initial du Galaxy Leader. Pourtant, il convient de ne pas oublier que l'équipage de ce navire est toujours retenu en otage à ce jour. Ce paramètre a longtemps freiné une intervention militaire directe.

Cependant, dans la nuit du 11 au 12 janvier, les forces navales et aériennes américaines, soutenues par les Britanniques, ont frappé "des cibles utilisées par les rebelles houthis".

• Le spectre de l'inflation sur les prix de détail

Au-delà de la complexité logistique que représente pour les chargeurs l'allongement des délais de transit, **la remontée des taux de fret fait renaître la crainte d'une inflation non maîtrisée pour le consommateur final.**

Le prix payé par la marchandise en maritime dépend de l'offre et de la demande. Dans la situation géopolitique dégradée que nous connaissons, **on peut considérer qu'il existe sur chacun des trois grands corridors maritimes Est-Ouest un prix pivot qui permet aux compagnies maritimes de dégager des bénéfices, sans pour autant engendrer une inflation des prix de détail.** Voici nos estimation de ce taux de fret moyen, pour de la marchandise sèche non dangereuse sur une relation directe sans transbordement de port à port.

- Asie/Europe : 3 500 USD/40' HC DRY via le Cap, 2 500 USD via Suez
- Asie/Côte Ouest des États-Unis : 2 500 USD / 40' HC DRY
- Europe du Nord/Côte Est des États-Unis : 2 500 USD / 40' HC DRY

Ces niveaux moyens permettent à une compagnie maritime de dégager suffisamment de ressources financières pour couvrir ses coûts d'exploitation et faire face aux investissements environnementaux et opérationnels nécessaires à son développement. Parallèlement, ces seuils sont suffisamment raisonnables pour que les compagnies maritimes ne puissent pas être accusées par les importateurs-distributeurs de nourrir une hausse des prix de détail. **Nous flirtons aujourd'hui avec ces frontières.** Certains importateurs-distributeurs ont commencé à agiter le chiffon rouge de la hausse des taux de fret maritime pour justifier des hausses de prix, alors que jusqu'à présent, nous n'étions clairement pas au-dessus de ces pivots. Mais les compagnies pourraient vite être de nouveau accusées de nourrir l'inflation si la tentation de profiter de la situation actuelle les rend trop gourmandes.

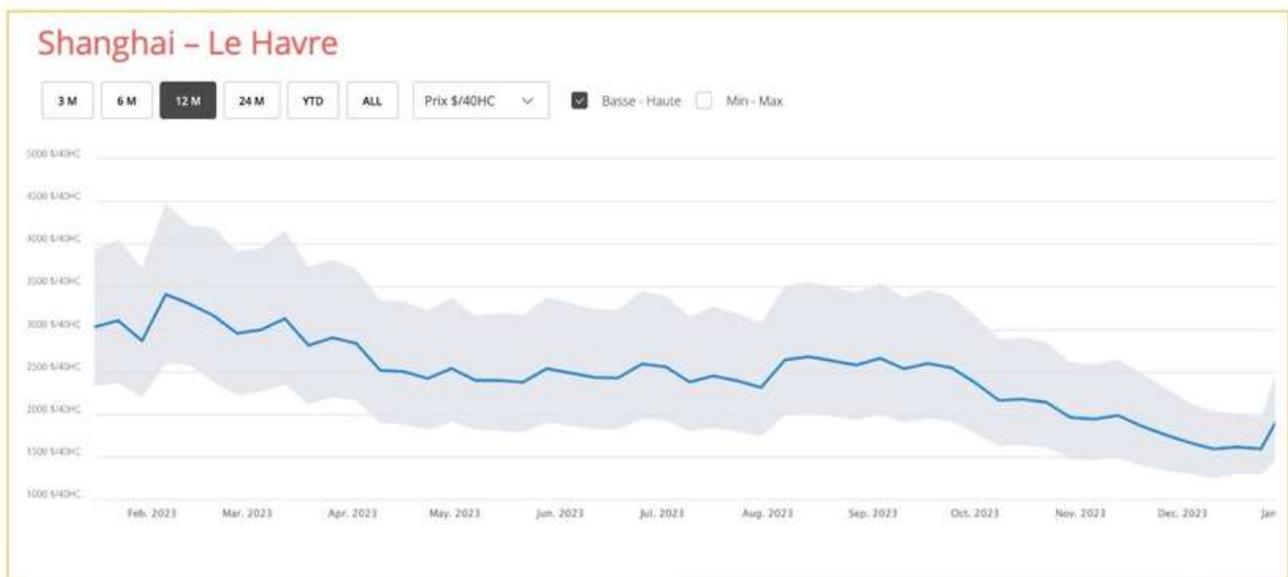
Certes l'inflation est repartie à la hausse en décembre. Mais il va falloir trouver d'autres coupables. En attendant, la Banque centrale européenne, qui souhaitait anticiper l'endiguement de l'inflation dans la zone Euro en abaissant les taux du crédit pour favoriser la relance, va devoir (encore) revoir sa copie.

1/ Les prix

Au mois de décembre, les prix étaient encore assez largement orientés à la baisse. **L'impact de la situation géopolitique en Mer Rouge et de l'évitement du canal de Suez a commencé à se traduire concrètement en fin de mois sur le corridor Asie-Europe**, avec une hausse des taux de fret de base et des surcharges. Une augmentation s'est également fait sentir sur l'Europe-Asie, tandis que la situation est restée assez stable sur le Transatlantique en décembre.

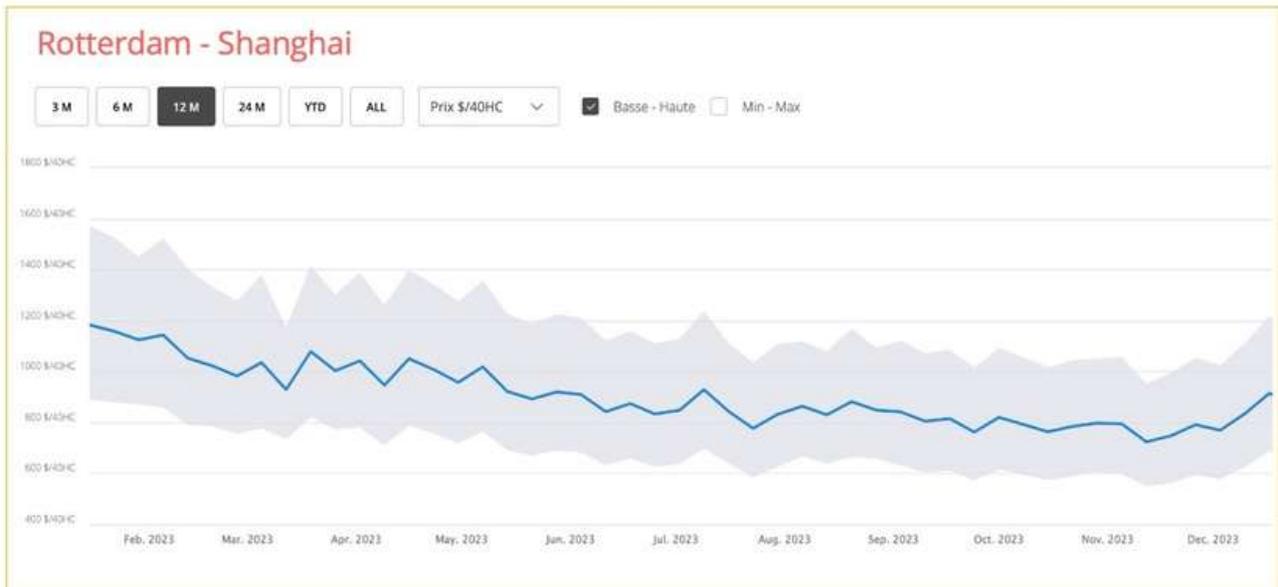
Les prix sont arbitrés par la capacité de nuisance des rebelles houthis : **de l'intensité des attaques dépend la stratégie des compagnies maritimes en termes d'organisation des services**. Depuis la première attaque du Galaxy Leader, la situation a plutôt eu tendance à se dégrader, suscitant un mouvement de panique. Indépendamment des surcoûts générés par le contournement de l'Afrique, ce facteur psychologique entre aussi en ligne de compte pour expliquer la hausse continue des taux de fret. Pour l'instant, aucun remède ne semble susceptible de calmer cette "Houthite aigüe".

- **Asie-Europe**



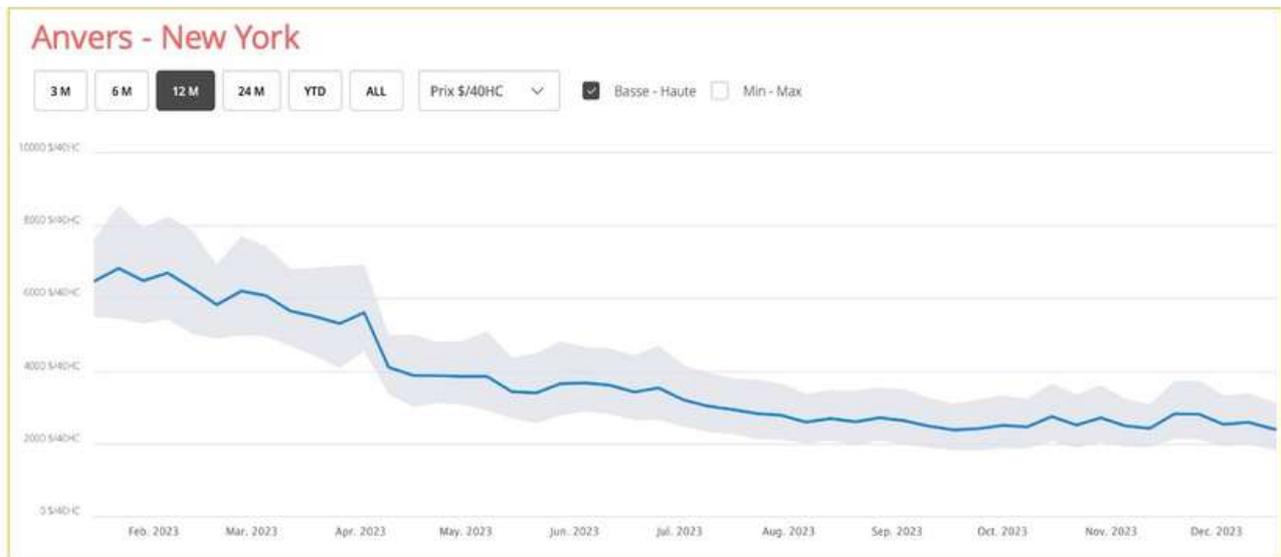
Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Shanghai et Le Havre, THC incluses, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port. Source : [Upply](#).

• Europe-Asie



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. Source : [Upply](#).

• Europe-USA



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. Source : [Upply](#).

2/ Services

Après plusieurs mois de progression de la qualité de service, le mois de novembre (dernières données disponibles) marque un repli. Selon Sea Intelligence, **le taux de fiabilité des services s'élève à 61,9%** pour cette période. La baisse reste cependant légère, avec **une diminution de 2,5 points par rapport au mois d'octobre**, et comparativement à novembre 2022, la situation reste meilleure. La fiabilité des services en novembre 2023 est de 5,5 points supérieurs à celle du mois de novembre 2022. Du côté des retards de navires, Sea Intelligence constate **un retard moyen de 5,02 jours**, soit 0,1 jour de plus que le mois précédent.

L'analyse par armements place Evergreen au premier rang des services les plus fiables. L'armateur taïwanais affiche une fiabilité à 70% et une belle progression puisque ce chiffre n'était que de 65% en octobre. **Globalement, les armements font des efforts pour améliorer la fiabilité des services.** Néanmoins, certains ont perdu des points à l'image de Maersk, qui est passé de 71% de fiabilité en octobre à 65% en novembre.

Des six armements dont le taux de fiabilité est supérieur à 60% (Evergreen, Wan Hai, Maersk, CMA CGM, Cosco et OOCL), quatre enregistrent une progression : Evergreen, Wan Hai, Cosco et OOCL. CMA CGM et Maersk constatent en revanche une dégradation, mais la pire contraction revient à MSC, qui passe de près de 70% en octobre à 61% en novembre.

Ces analyses sont réalisées sur 34 routes maritimes de plus de 60 armements. Or, au mois de novembre, le déroutement de navires pour éviter la mer Rouge et le canal de Suez n'était pas encore été opérationnel. **Nous pouvons donc nous attendre à une nouvelle chute des taux de fiabilité des services en décembre.** Selon les opérateurs, le passage par le cap de Bonne-Espérance devrait durer. Ils estiment que la situation ne s'améliorera qu'après les fêtes du Nouvel An chinois.

Asie-Europe

Fin décembre, **The Alliance** (Hapag Lloyd, HMM, ONE et Yang Ming) a dévoilé son programme des services est-ouest à partir du mois d'avril.

Parmi les changements à prendre en compte, **le maintien de la suspension des service Europe-Asie, FE5, et, sur le Transpacifique, le PS4.** Deux services que les armements ont suspendu au cours du dernier trimestre en raison d'une demande plus faible. De plus, pour ces services est-ouest, et notamment ceux reliant les deux côtes des États-Unis, les compagnies restent attentives à l'évolution des conditions de passage du canal de Panama. Si aujourd'hui les armateurs annoncent des liaisons directes d'une côte à l'autre des États-Unis, **des changements pourraient survenir rapidement si les conditions de franchissement du canal de Panama devaient se durcir.**

Parmi les nouveautés du catalogue printemps-été de The Alliance, les armements annoncent **plusieurs dessertes nouvelles.** Entre l'Asie et l'Europe, les armateurs prévoient des excales à Damiette, Jeddah, Ho Chi Minh, Colombo et Londres. Sur la Méditerranée, l'ajout du port de Ashdod est envisagé. Cependant, compte tenu de la situation actuelle en mer Rouge et dans le détroit de Bab el Mandeb, les escales envisagées à Damiette et Ashdod dépendent en grande partie de l'évolution de la situation en Israël et en Mer Rouge.

De son côté, **Ocean Alliance** (CMA CGM, Cosco, OOCL et Evergreen) ajoute une escale dans le port de Shanghai pour son service AEU7 (service assuré par Cosco/OOCL). Ainsi, les navires touchent Shanghai, Xiamen, Guangzhou, Hong Kong, Shenzhen, Ho Chi Minh, Singapour, Le Pirée, Hambourg, Rotterdam, Zeebrugge, Valence, Le Pirée, Khalifa, Port Kelang et Singapour.

Transatlantique

Arkas et Turkon Line lancent un nouveau service depuis la Turquie vers les États-Unis. Les deux armements aligneront six navires de 1 800 EVP à 2 000 EVP dont cinq par Turkon et un par Arkas. Cette coopération entre les deux armements turcs intervient après la fin de la coopération entre Turkon et Hapag Lloyd en fin d'année 2023. La rotation n'est pas encore définitive. Cependant, les deux armements prévoient des touchées en Espagne, Égypte, Maroc et Turquie avant de rejoindre des ports de la côte Est des États-Unis.

Transpacifique

Le service de **MSC Sentosa** connaît une extension. Ce service relie les ports de la côte ouest des États-Unis à la Chine, Singapour, l'Inde, le Sri Lanka et la Thaïlande. Désormais, les navires toucheront le port pakistanais de Karachi. Cette escale s'insérera entre celle de Mundra en eastbound et celle de Nhava Sheva en westbound.

Russie

Dans nos précédentes éditions, nous avons annoncé de nouvelles rotations entre la Chine et la Russie par des opérateurs russes. L'objectif de ces opérateurs est de maintenir des liaisons commerciales entre les deux pays sans tomber sous le coup des sanctions. C'est désormais au tour de **Neco Line** de lancer un service entre le port russe de Saint-Pétersbourg et la Chine. Ce service offrira une fréquence de 14 jours. Il desservira les ports de Taicang, Qingdao, Ningbo, Nansha, Dubaï, Saint-Pétersbourg et retour avec une touchée à Mundra. Neco Line assure un service sur la Chine depuis le port de Vostochny, dans l'Extrême-Orient russe.

Dans le même ordre d'idée, **Aurora Line** annonce l'ouverture d'une ligne entre Nansha, Ningbo, Shanghai, Qingdao et Saint-Pétersbourg avec un seul navire de 2 000 EVP. L'armement n'indique pas sa fréquence.

Mer Rouge

Les attaques des rebelles houthis contre des navires marchands dans le détroit de Bab el Mandeb entraînent des déroutements de navires par le cap de Bonne-Espérance. Les armateurs ont réagi rapidement après les premières attaques de navires. **Aujourd'hui, les services Europe-Asie souffrent tous de retards en raison de ce déroutement.** En moyenne, la liaison Europe-Asie par le cap de Bonne-Espérance met 10 jours de plus que par le canal de Suez. D'après Dynamar, une partie des ports de la Méditerranée seront desservis par navires feeders depuis les ports de transbordement du détroit de Gibraltar (Algésiras et Tanger).

Selon la lettre hebdomadaire de Pacific International Line, le détournement par le sud de l'Afrique impose d'ajouter 1,7 MEVP de capacités pour répondre à la demande, compte tenu de l'allongement des temps de transport. Certains armateurs réactivent des navires actuellement à l'ancre, sans que la capacité supplémentaire atteigne encore ce volume.

Par ailleurs, **Cosco et OOCL** ont décidé de refuser toutes les marchandises à destination d'Israël. Et quand la politique se mêle du commerce, les choses peuvent aller encore plus loin. L'administration malaisienne a décidé de refuser tous les navires sous pavillon israélien ainsi que les navires exploités par ZIM. Pour rappel, les deux hubs de transbordement de Port Kelang et de Tanjung Pelepas sont concernés par cette mesure. Dans ces conditions, l'armateur israélien a décidé de changer ses dessertes sur les services ZMP (Méditerranée-Asie). Désormais, ZIM n'escale plus à Port Kelang. Il effectue ses transbordements dans le port sri lankais de Colombo. Dans ce service, il ajoute une escale dans le port vietnamien de Ho Chi Minh.

AUTEUR



Jérôme De Ricqlès

Expert maritime chez Upply

Le chapitre "Services" de ce baromètre est réalisé en collaboration avec Hervé Deiss, journaliste spécialisé dans le transport maritime et les questions portuaires.

upply

© 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.

Crédit photo : Getty Images, Canva