

BAROMÈTRE MENSUEL DU TRANSPORT MARITIME CONTENEURISÉ



upply

DÉCEMBRE 2022

Conteneurs : le marché se prépare au prochain coup de vent

Les données Uply pour le mois de décembre confirment le dévissage des prix médians facturés dans le transport maritime conteneurisé.

Les tendances à suivre

- **Une vague d'annulation d'escales**

Dans un contexte de demande toujours très molle en sortie de Chine, les compagnies maritimes procèdent à des annulations massives d'escales. **Un véritable "pont" de blank sailings est désormais prévu jusqu'au Nouvel An chinois**, qui débutera cette année le 22 janvier. Les marchés Nord-Sud résistent globalement mieux.

Les compagnies commencent à dévoiler leur programmes 2023, avec, comme chez The Alliance, des déploiements de 24 000 EVP en masse sur l'Asie-Europe. Cette perspective permet d'affirmer que **les annulations d'escales sont parties pour durer**. Ces navires géants ne quitteront l'Asie que s'ils sont correctement remplis, car c'est la clef de leur pertinence.

- **La baisse des taux contractuels**

Sur le marché spot Est-Ouest, les compagnies vendent aujourd'hui la capacité à des taux FAK inférieurs aux coûts d'exploitation. Un crash silencieux, mais qui risque de faire plus de bruit lorsqu'il va, et c'est inévitable, gagner le marché contractuel. Ce mouvement parallèle est tout à fait logique, à la hausse comme à la baisse. Ce qui est sidérant, c'est **la vitesse à laquelle intervient le plongeon**. Elle surprend les négociateurs commerciaux les plus aguerris, aussi bien du côté des compagnies que des chargeurs et des commissionnaires. Dans un tel climat, se projeter et conclure des contrats n'a pas beaucoup de sens.

Le constat est particulièrement amer pour les commissionnaires. Les prévisions budgétaires 2023 doivent intégrer **une diminution drastique et rapide du chiffre d'affaires et des marges au dossier**. Un certain nombre d'actifs du secteur sont en cours de dévalorisation accélérée, après une période de valorisation sans doute exagérée lors des deux premières années de la pandémie.

- **Retour à l'austérité pour les compagnies maritimes**

Du côté des compagnies maritimes, il était temps que l'année se termine... Des profits exceptionnels auront été engrangés en 2022 (x2 pour les meilleurs par rapport à 2021), avec à la clé des bonus exceptionnels confortables pour les salariés (4 à 10 semaines de salaire supplémentaire annoncé actuellement selon les compagnies).

Mais la fête est finie. Début 2023, **la fin d'exécution des contrats annuels signés au plus haut va dégrader un peu plus, semaine après semaine, les résultats opérationnels** déjà perturbés par l'effondrement des taux spots au départ d'Asie. Le brutal retournement de tendance devrait conduire à des restructurations.

- **L'évolution des prix de détail**

Les baisses rapides et récentes des coûts de transport et de carburant devraient en théorie avoir un impact tout aussi rapide sur les prix de détail. Mais **il semble que les gros retailers ne soient pas très pressés de répercuter ces baisses sur les prix à la consommation**, pour plusieurs raisons :

- Améliorer à leur tour leur résultat d'exploitation.
- Tenir compte du fait que les marchandises vendues aujourd'hui ont été acheminées dans une période où le carburant et le transport se payaient au prix fort.
- Répercuter le surcoût des nouvelles sources d'approvisionnement plus proches, mais plus onéreuses.
- Anticiper les surcoûts du verdissement de leurs chaînes logistiques.

Le dernier message du très écouté Michel-Edouard Leclerc annonce avec une certaine dramatisation un "tsunami d'inflation" pour 2023, avec des effets dévastateurs. S'adresse-t-il à ses consommateurs à travers ce type de communication, ou bien donne-t-il un message subliminal aux autres enseignes de ne pas déclencher de guerre des prix ? Nous le verrons assez vite, mais après avoir entendu le groupe Leclerc pointer du doigt les compagnies maritimes il y a un an, il sera intéressant de voir à qui profitera la crise dans les mois qui viennent....

- **La production chinoise**

Globalement, les clients occidentaux revoient considérablement à la baisse les prévisions de commandes pour 2023 auprès de leurs fournisseurs chinois. Peut-être faut-il y voir en partie un effet d'annonce, visant à mieux négocier les prix d'achat des marchandises. Mais il est indéniable que **les clients occidentaux, sans se couper de la Chine, cherchent parallèlement à faire monter en puissance des sources d'approvisionnement alternatives**, minoritaires et plus coûteuses, mais aux délais d'acheminement bien mieux maîtrisés.

Lors du fort rebond de la demande de 2021, cette question de la maîtrise des délais était passée au second plan, la priorité absolue consistant à commander massivement, quitte à gonfler les stocks. Certains observateurs avaient alors parlé d'une logique de "just in case" se substituant au "just in time" qui guide les supply chains depuis ces trois dernières décennies. Maintenant que la demande se calme, **la maîtrise des délais revient en force en 2023, sous la pression des coûts de stocks exorbitants.**

La dégradation, la lenteur et l'imprévisibilité des services maritimes longue distance commencent à pénaliser sérieusement le sourcing chinois, et la situation devrait encore s'aggraver avec l'entrée progressive en ligne de navires neufs plus gros dans une période de faible demande.

En cette fin d'année, la Chine est en train de comprendre douloureusement, après avoir fait des efforts surhumains pour continuer à produire dans le cadre pandémique, que le marché prend peu à peu ses distances. Une réalité difficile à admettre pour les industriels chinois qui ont le sentiment d'avoir tout fait pour satisfaire leurs clients.

Ignorer, ou feindre d'ignorer cette frustration de nos partenaires commerciaux chinois de longue date n'est pas une bonne chose pour la préparation du climat des affaires dans une nouvelle année compliquée qui s'ouvre pour toutes les grandes économies.

Un malheur n'arrive jamais seul... La production chinoise, en ce début d'année 2023, va être durement **touchée par les conséquences de l'assouplissement de la politique Zéro Covid**. On commence déjà à noter de forts ralentissements opérationnels dans les flux et les productions, en raison du nombre exponentiel de malades.

- **La belle carte de la Méditerranée**

Il serait encore prématuré d'affirmer que l'espace méditerranéen est en train de devenir le nouveau barycentre de l'économie mondiale maritime. Mais force est de constater qu'**il n'a pas connu autant d'opportunités depuis bien longtemps dans le petit jeu de la mondialisation**.

En attendant l'entrée en scène de l'Algérie, les locomotives industrielles turques et marocaines fonctionnent à plein et bénéficient d'un potentiel de croissance supplémentaire important. **L'espace méditerranéen dispose d'un maillage logistique dense et efficace**, tant au niveau de l'offre maritime conteneurisée que des services de remorques routières. Un schéma idéal pour maîtriser les flux.

La nouvelle donne mondiale pourrait redonner de la substance au Partenariat euro-méditerranéen de 1995, qui a jusqu'à présent peiné à tenir ses promesses. Les obstacles politiques, migratoires et religieux demeurent, mais il apparaît que la remise en avant du commerce intra méditerranéen répond à un grand nombre des problématiques que rencontrent les grands chargeurs importateurs. Le décollage de l'activité, constaté en 2022, fera partie des marqueurs à suivre en 2023. Le potentiel est important, sur les secteurs East Med comme West Med.

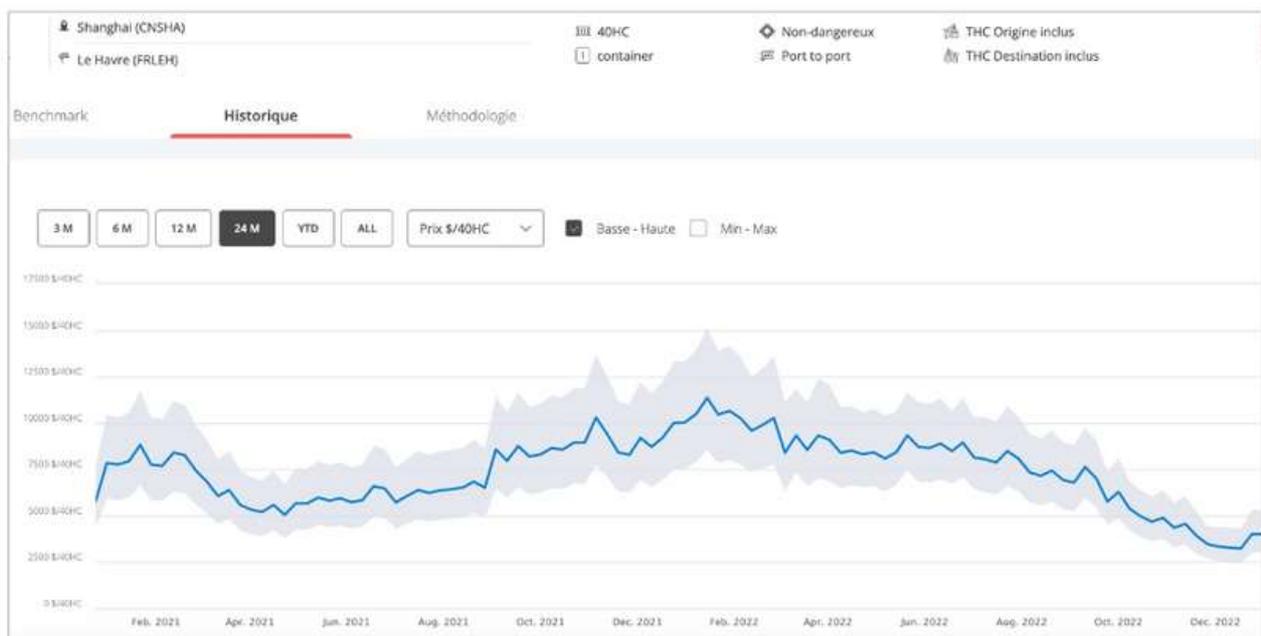
Soyons clairs : les pays méditerranéens ne vont pas se substituer à la Chine et aux pays d'Asie du Sud-Est. Mais ils constituent une alternative dont la montée en puissance est à suivre, avec des régimes douaniers très préférentiels et un potentiel à activer si les évolutions géopolitiques poussent à la constitution de nouveaux blocs.

Sur le plan de l'économie maritime, ces évolutions portent en germe **une vraie revalorisation du short sea face au deep sea.**

1. LES PRIX

Les données Uply pour le mois de décembre confirment le dévissage des prix médians facturés (mix spot et contrat), entamé les mois précédents.

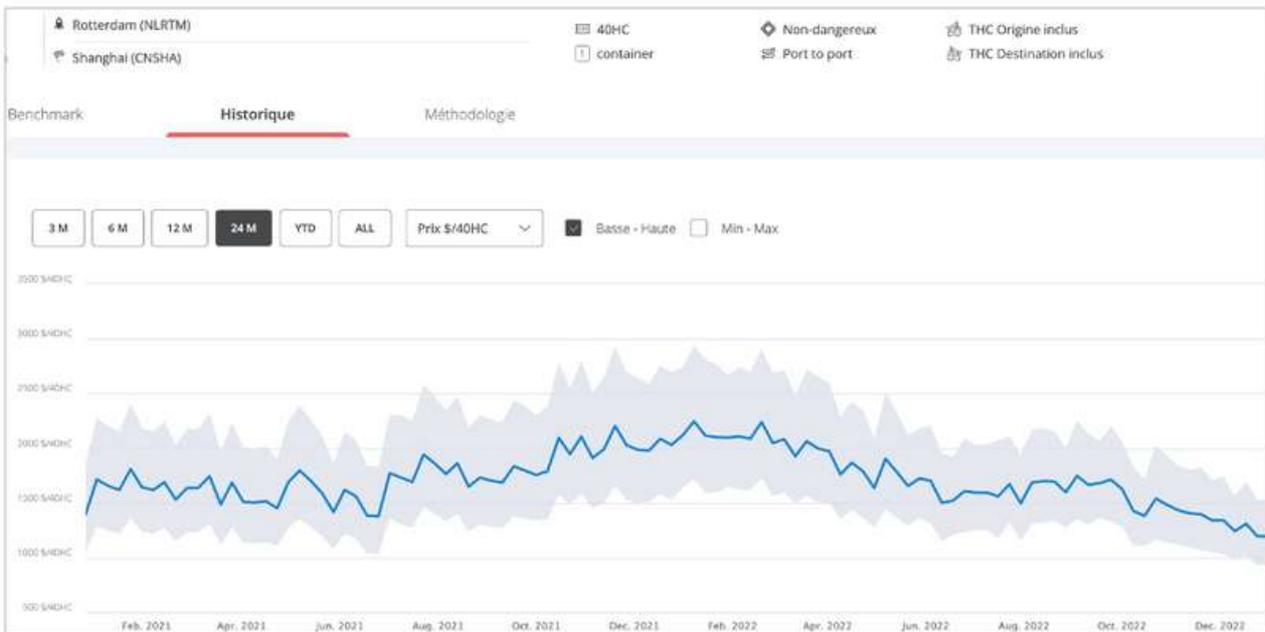
- **Asie - Europe**



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 : [Uply](#).

Sur ce corridor, les prix sont redescendus sous les niveaux de décembre 2020 et l'on se rapproche des niveaux pré-pandémiques.

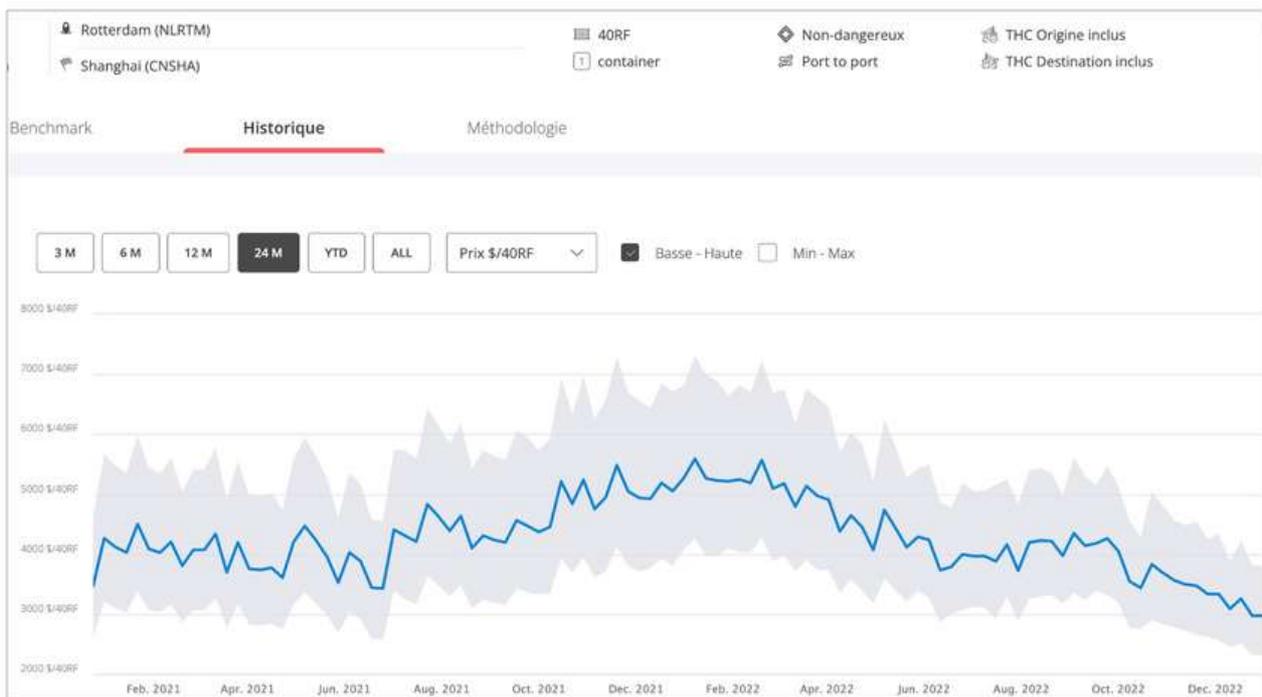
• Europe - Asie



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](#)

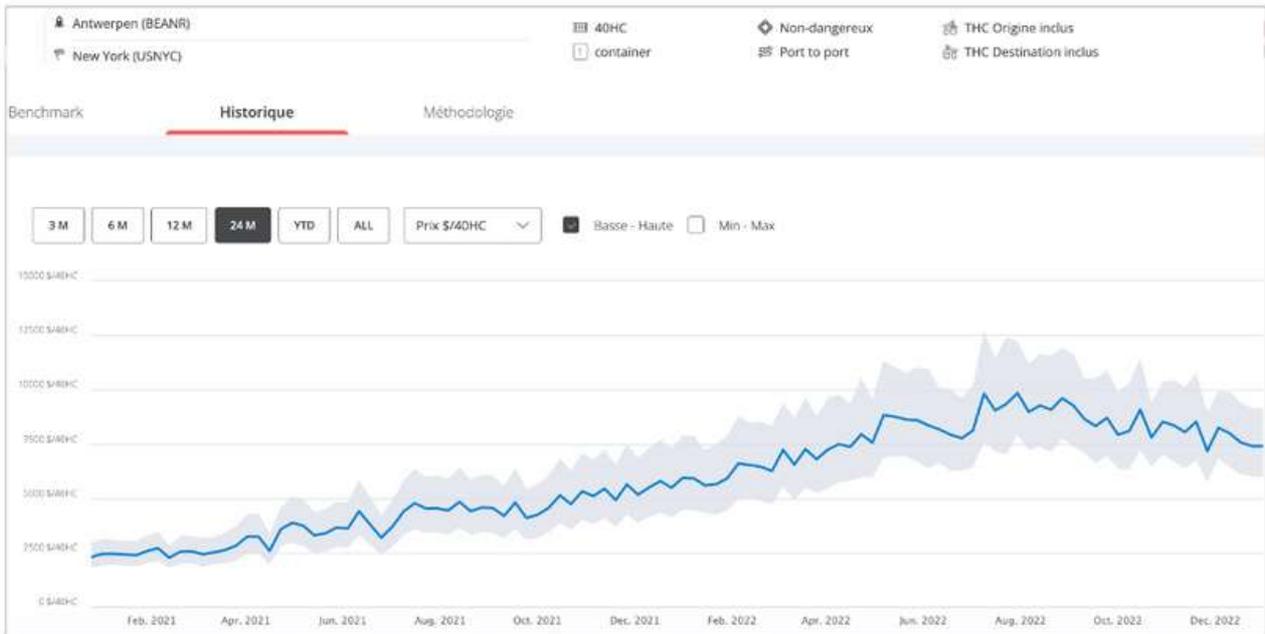
Le corridor Europe-Asie reste à des niveaux de tarifs que l'on peut qualifier de minimaux, car la demande n'est toujours pas là. Même le marché reefer, très porteur à l'export d'Europe commence à marquer le pas.



Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Rotterdam et Shanghai, THC incluses, sur la base d'un conteneur 40' REEFER, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port.

Source : [Upply](#)

• Nord Europe - Côte Est US



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](#).

Le corridor Europe - Côte Est US amorce également une baisse, sous la double conjonction de la détente dans la congestion des ports de la côte Est et d'un affaiblissement de la demande. La tendance ne devrait pas s'inverser à court terme car de plus grosses capacités sont attendues prochainement sur ce trade, en particulier chez MSC. Or ce marché est très sensible aux variations capacitaires.

Même si l'atlantisme fait un retour en force, les compagnies auraient tort de surestimer les capacités nécessaires à la couverture du plus petit des grands marchés Est-Ouest. Pour être clair, il n'y a pas un eldorado caché de volumes supplémentaires à récupérer sur le transatlantique, en contrepartie de la contraction constatée au départ de la Chine. Une nouvelle organisation des flux mondiaux est bien en train de se mettre en place, mais pour l'instant, ce fret n'est pas encore là.

2. LES SERVICES

- **Les nouveautés**

M2 (MSC, Maersk)

MSC refond sa desserte de l'Afrique de l'Ouest (qui est assurée seul et n'entre donc pas dans le périmètre de l'Alliance M2). Quelques jours avant le rachat effectif de Bolloré Africa Logistics, MSC a annoncé vouloir faire de Pointe Noire, dont le terminal à conteneurs est concédé à Bolloré, un hub dans la région. Il s'agit de réduire le temps de transport entre l'Asie et l'Afrique de l'Ouest en assurant un feeder depuis Pointe Noire vers l'Angola, la RDC (Matadi), Namibe et Walvis Bay (Namibie) sans être obligé de monter jusqu'au port de Lomé. Une réduction 11 jours mais surtout une diversification des hubs de MSC dans la région.

Ocean Alliance (CMA CGM, Cosco, OOCL, Evergreen)

Annoncés initialement pour le mois d'avril, les services est-ouest instaurés dans le cadre du [Ocean Alliance Day 7 Product](#) entrent en vigueur dès le début du mois de janvier. Ocean Alliance proposera 40 services contre 42 services en 2022 : 21 services sur le Transpacifique, 7 entre l'Europe et l'Asie, 4 entre l'Asie et la Méditerranée, 2 sur le Transatlantique, 4 entre l'Asie et le Moyen-Orient et 2 entre l'Asie et la mer Rouge.

Au total, Ocean Alliance alignera 353 navires, soit un de plus que l'an passé, pour une capacité qui passera de 4,4 MEVP en 2022 à 4,6 MEVP en 2023.

The Alliance (Hapag Lloyd, ONE, Yang Ming, HMM)

Les armements partenaires de The Alliance ont annoncé une refonte de leurs services entre l'Asie, l'Europe et l'Amérique du Nord à compter du mois d'avril 2023. Les changements dans les services eux-mêmes sont minimes. Les principales modifications concernent la capacité des navires.

Les opérateurs aligneront des navires de 23 500 EVP et plus, sur le Transpacifique ainsi que sur le trade Asie-Europe du Nord. Ces unités de plus grande capacité se veulent aussi plus écologiques et plus économes en carburant. Les liaisons entre l'Asie et la Méditerranée et sur le Transatlantique seront quant à elles dotées de navires de 14 000 à 15 000 EVP.

→ *Asie-Europe du Nord*

The Alliance proposera cinq services : FP1 surtout sur le Japon, FE2, FE3, FE4 qui partiront de Corée et de Chine et FE5 centré sur la Thaïlande et le Vietnam. En Europe, ces services toucheront Rotterdam, Hambourg et Anvers. Le Havre sera desservi par deux services (FP1 et FE2). Southampton disposera de deux escales avec les FE2 et FE3. Enfin, Wilhelmshaven sera desservi par le FE2 et London Gateway disposera d'une escale avec le FE5.

→ *Asie-Méditerranée*

The Alliance assurera trois services MD1, MD2 et MD3 qui partiront de Pusan, Qingdao et Shanghai avant de rejoindre l'Espagne (Valence et Barcelone), l'Italie (Gênes et La Spezia) et la France avec Fos.

→ *Transpacifique*

Entre l'Asie et la côte ouest de l'Amérique du Nord, The Alliance proposera dix services. Deux services seront pendulaires (FP1 et PS3). Le premier reliera l'Europe, l'Asie et les ports de la côte ouest d'Amérique du Nord quand le second sera plus centré sur les liaisons Inde, Asie et côte ouest Amérique du Nord. Les huit autres services (PS4, PS5, PS6, PS7, PN1, PN2, PN3 et PN4) desserviront la Chine (Shanghai, Ningbo, Xiamen) vers les États-Unis (principalement Los Angeles, Long Beach et Oakland) et le Canada (Vancouver et Prince Rupert).

D'Asie vers la côte est de l'Amérique du Nord, The Alliance proposera cinq services dont trois passeront par le canal de Panama pour rejoindre les ports de New-York, Norfolk, Charleston et Wilmington. Deux services utiliseront le canal de Suez en partant d'Asie (Chine et Corée) vers Norfolk, Charleston, Savannah et New-York, notamment. Un seul desservira, par cette route, le port de Halifax au Canada côte est.

→ *Transatlantique*

The Alliance proposera quatre services depuis Anvers, Rotterdam, Hambourg, Le Havre (un seul service), London Gateway (deux services) vers les ports de la côte est (New York, Norfolk, Philadelphie, Houston et Altamira). Le service AL5 proposera une liaison entre l'Europe, la côte est des États-Unis puis la côte ouest et retour par Halifax (Canada) avant de rejoindre l'Europe du Nord.

- **Les annulations d'escales**

Maersk a annulé ses escales au terminal Delta II de Rotterdam et au APM Terminal de la Maasvlakte en raison d'un mouvement de grève (réduction des cadences de travail) des salariés de Hutchison, dans le cadre des négociations annuelles. Les navires de Maersk ont été détournés à Anvers et Zeebrugge du 7 décembre au 3 janvier.

ONE, Service AL5 (Atlantique) : Annulation des escales de Vancouver et Seattle entre l'Europe et la côte ouest de l'Amérique du Nord. Les navires touchent Los Angeles, Oakland et redescendent sur Rodman (Panama) sans monter sur le Canada. Ces changements sont valables sur les semaines 6 à 14 de 2023.

ONE, service Med USA : annulation des escales d'Algésiras et de Charleston à partir de janvier 2023 pour répondre à la baisse de la demande et ajuster les schedules.

Hapag Lloyd : Le service AT3 entre l'Europe du Nord et le Canada assuré par Hapag Lloyd passe d'une fréquence hebdomadaire à une fréquence tous les 15 jours. Ce service relie Hambourg, Anvers et Saint John.

CU Lines : Le service assuré tous les 15 jours entre l'Asie et l'Europe (AEX) par CU Lines et T.S. Lines a été arrêté au début du mois de décembre. Une des raisons invoquées a été la baisse importante des taux de fret sur cette rotation. CU Lines continue à assurer des rotations entre la Méditerranée et les États-Unis ainsi qu'en Transpacifique mais à la demande plus qu'en service régulier.

MSC : annulation du voyage de la semaine 2 du service Shogun assuré normalement par le MSC Istanbul.

3. LES OPÉRATIONS

La congestion n'est plus à l'ordre du jour dans la plupart des grands ports conteneurisés mondiaux. Entre des escales de navires désormais plus espacées et des volumes moins importants à traiter par terminal sur un mois glissant, **les opérateurs de terminaux constatent une baisse d'activité, maintenant que le ménage a pu être fait en profondeur sur les quais.**

Los Angeles Long Beach attend désormais le fret, et l'Europe du Nord n'en est pas très loin non plus. **L'Asie résiste mieux grâce à l'importance de l'activité de courte distance**, qui vient palier l'apathie relative du trafic longue distance. Le secteur IPBS (Inde/Pakistan/Bangladesh/Sri Lanka) reste dynamique, avec il est vrai des problèmes d'infrastructure en Inde qui freinent un peu le décollage d'une puissance exportatrice de substitution, ou complémentaire au bloc Chine/Vietnam/Thaïlande/Indonésie.



AUTEUR



Jérôme De Ricqlès

Expert Transport Maritime conteneurisé chez Upply



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