

Baromètre mensuel du transport maritime conteneurisé



JANVIER 2024

upply

Des perturbations en cascade dans le transport maritime de conteneurs

L'année 2024 démarre dans un contexte perturbé pour le commerce maritime mondial, dominé par les incertitudes géopolitiques.

Depuis le mois d'octobre 2023, les Houthis yéménites mènent des attaques en Mer Rouge, qui ont conduit les compagnies maritimes à détourner une partie de leurs navires, qui contournent désormais l'Afrique par le Cap de Bonne-Espérance. Essayons de tirer ensemble un premier bilan de ce conflit.

- **Un facteur exogène qui n'est pas comparable à la pandémie**

Les attaques des Houthis ont réussi à **ébranler ponctuellement les taux de fret**, en rebattant les cartes d'une année 2024 qui démarrerait sans beaucoup d'atouts dans la manche des compagnies maritimes. Cependant, les troubles sont circonscrits à la mer Rouge et à la péninsule arabique pour l'instant, avec des acteurs identifiés. Nous ne sommes pas dans l'incertitude planétaire absolue qui avait frappé le marché il y a tout juste 4 ans, lors du déclenchement de la pandémie de Covid-19.

Le marché subit effectivement des secousses, mais **le niveau des stocks est globalement sous contrôle et les options de contournement assez nombreuses**. On ne devrait donc pas entrer dans une phase de perturbations massives comme lors de la levée des restrictions sanitaires après les confinements.

Pour les marchandises sous contrat, l'impact se traduit par **un surcoût ponctuel de quelques milliers d'euros par conteneur 40' et par des délais d'acheminement rallongés d'une quinzaine de jours**. Bien sûr, cette situation est perturbante, notamment au niveau budgétaire, mais dans la plupart des cas, elle n'induit **pas de menace grave pour la résilience des supply chains**. Beaucoup d'entreprises ont appris de la crise précédente et corrigé des stocks trop tendus.

N'en déplaise aux "cygnes noirs", il n'y a donc pas cette fois de fondamentaux objectifs pour faire de cette crise en Mer Rouge un facteur de relance de l'inflation dans les économies occidentales.

- **Le ciblage des navires**

Deuxième enseignement de ce mois de janvier, les Houthis ne tirent pas n'importe comment sur n'importe qui. Les attaquants ciblent l'ensemble des navires "ayant un lien avec Israël", auxquels s'ajoutent les navires américains et britanniques depuis les frappes menées par ces deux États au Yémen contre des positions des Houthis. Le ciblage se fait à l'ancienne, visuellement, avec l'aide de navires observateurs iraniens au milieu de la mer Rouge, combiné à de la détection via les balises GPS des navires. **Après les porte-conteneurs qui ont déserté la zone très rapidement après le début des attaques, d'autres types de navires marchands ont suivi le mouvement, principalement des navires rouliers et des gaziers.**

Les leaders Houthis ont fait savoir que deux pays ne seraient pas ciblés: [la Chine et la Russie](#). Leurs navires, invités à se signaler, continuent donc d'emprunter assez massivement le canal. Les tankers de pétrole brut, souvent sous contrôle russe, [poursuivent leur commerce](#), ce qui arrange à peu près toutes les économies planétaires en atténuant de possibles effets de spéculation sur le pétrole.

- **Le rôle des compagnies d'assurance**

Les compagnies d'assurance jouent également un rôle clé dans le détournement du trafic. **Certaines refusent tout simplement de couvrir un passage par la mer Rouge, et d'autres conditionnent la couverture du risque de guerre à une augmentation de la prime d'assurance.** Celle-ci peut s'élever à 1 million de USD pour un navire d'une valeur estimée à 100 millions.

- **La riposte américaine**

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. Il semblerait que les dernières frappes du 22 janvier, vraisemblablement massives et bien ciblées, aient porté un coup assez décisif à l'infrastructure des Houthis.

Cependant, **le congrès américain s'inquiète de la politique du "chevalier blanc"** dans cette démarche pour restaurer la liberté de passage du commerce mondial et déplore que l'administration Biden n'ait pas sollicité son autorisation avant d'engager les opérations en Mer Rouge. L'initiative américaine suscite également des réserves chez ses alliés. La France a annoncé son soutien, mais en précisant que les moyens qu'elle déployait restaient sous commandement national.

- **Les positions des compagnies maritimes**

Les membres de THE Alliance **contournent systématiquement par la route du Cap jusqu'à nouvel avis.** Il en va de même pour MSC, qui est particulièrement dans le viseur des Houthis en raison de son alliance avec la compagnie israélienne Zim. Une partie des navires de CMA CGM a longtemps continué d'emprunter la mer Rouge sur l'axe Asie/Europe, escortés par la frégate Languedoc. Mais après une nouvelle attaque, la compagnie a annoncé le 2 février qu'elle suspendait à son tour le passage par la mer Rouge jusqu'à nouvel avis.

• Les perspectives

Nous estimons que cette nouvelle crise de Suez ne devrait pas s'inscrire dans du très long terme, car aucune partie n'y a réellement intérêt. Il n'en reste pas moins qu'à ce stade, **les perturbations condamnent le premier trimestre de l'année à une exploitation dégradée et plus coûteuse**, qui n'était clairement pas prévue dans les budgets des chargeurs.

Très vite, deux marqueurs structurants du marché vont cependant refaire surface : la surcapacité et la situation politico-économique chinoise.

- Sur le premier point, **la croissance de la flotte conteneurisée est estimée à plus de 10% pour les années 2024/2025**. Si les itinéraires par les routes des caps se généralisent (Cap de Bonne-Espérance par rapport à la situation en Mer Rouge, mais aussi Cap Horn en raison des difficultés de navigation dans le canal de Panama), cela peut précipiter la mise en ligne de ces nouvelles capacités devenues nécessaires pour compenser l'allongement des routes et conserver des fréquences par port acceptables. Si tel n'est pas le cas, et que les compagnies empruntent de nouveau massivement le canal de Suez, il ne sera pas dans leur intérêt de déployer trop vite et trop fort toute cette flotte.
- La question chinoise est plus complexe. Alors que le pays s'apprête à entrer dans l'année du Dragon, de vives tensions politiques persistent, notamment avec Taïwan où la récente élection présidentielle a porté au pouvoir un candidat favorable à l'indépendance. Par ailleurs, **la Chine est confrontée à des difficultés économiques d'ampleur**, dont le symbole est incontestablement la faillite du promoteur Evergrande, annoncée le 29 janvier. Pour tenir ses objectifs de croissance, le pays doit impérativement réussir sur les marchés internationaux, ce qui limite en théorie la place pour une escalade des tensions géopolitiques. Cette stratégie de conquête s'illustre aujourd'hui de façon assez flamboyante dans le secteur de l'automobile. L'économie chinoise a puisé dans ses ressources pour prendre le contrôle mondial de la production de voitures électriques. C'est un effort national incroyable qui se doit d'être un succès absolu. Après "l'apéritif" MG, c'est maintenant la déferlante BYD qui arrive, en particulier sur le marché européen, et elle est calibrée pour faire l'effet d'un tsunami.

1/ Les prix

• Asie – Europe

Dans la continuité du mois de décembre, **les prix spot ont commencé à grimper franchement durant la première quinzaine de janvier avant de marquer un palier**. Contrairement à ce qui s'est passé durant la pandémie de Covid-19, les chargeurs, cette fois, ne sont pas prêts à acheter n'importe quoi à n'importe quel prix. Certaines compagnies sont même revenues sur les taux spot qu'elles avaient annoncés pour les chargements avant le Nouvel An chinois durant la deuxième quinzaine de janvier. En raison d'une trop faible demande, elles ont dû proposer du Chine/Europe via le Cap aux alentours de 5 500 USD/40' dry, au lieu des 7 000 USD annoncés initialement. Sur le marché contractuel, nous constatons que le prix moyen à payer en janvier s'est rapproché du "juste prix" que nous avons positionné [dans notre précédent baromètre](#) autour de 3 500 USD/ 40' dry entre l'Asie et l'Europe du Nord par la route du Cap.

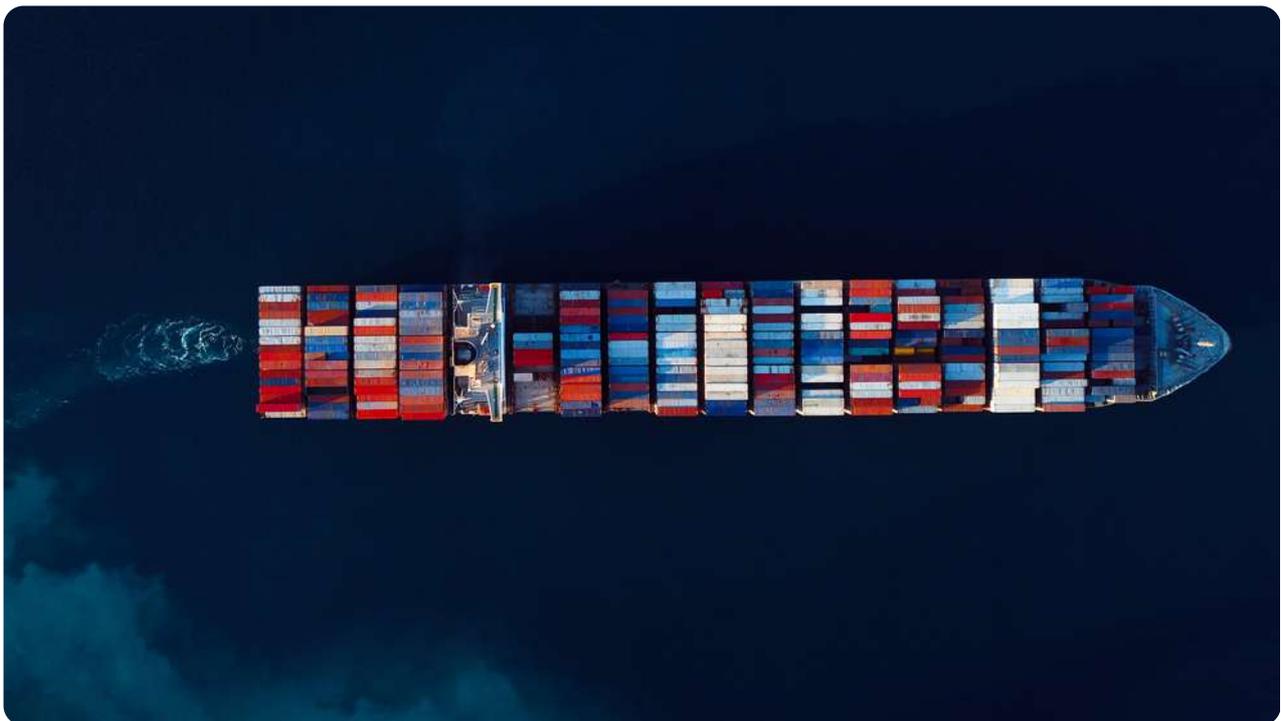


Évolution des prix facturés (mix spots et contractuels) entre Shanghai et Le Havre, THC incluses, sur la base d'un conteneur 40' HC DRY, pour des marchandises sèches non dangereuses en port à port. Source: [Upply](#).

- 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

Sur le transatlantique, on a constaté également **un léger rebond, mais plutôt en décembre**, en raison d'une certaine mise en compétition entre des frets transatlantiques habituels en provenance d'Europe et des frets à destination de la côte Est des États-Unis en provenance de Chine.



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](#).

• Transpacifique

Cet axe reste actuellement très rémunérateur pour les compagnies et très bien orienté, avec une reprise assez solide des volumes en sortie d'Asie à destination de la Côte Ouest des États-Unis. Ce marché, locomotive du shipping conteneurisé, retrouve ses fondamentaux, avec des volumétries que l'on peut maintenant qualifier de post-pandémiques.



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. Source: [Upplly](#).

2/ Services

Avec la crise en mer Rouge, la fiabilité des services s'est détériorée. Selon le rapport de Sea Intelligence du 29 janvier, portant sur les résultats du mois de décembre, **la fiabilité moyenne a diminué de 5% durant cette période en glissement mensuel**. "Il s'agit de la plus forte baisse depuis le mois de février 2021", indique Alan Murphy, président de Sea Intelligence. En décembre 2023, 56,8% seulement des services ont respecté les horaires. Néanmoins, en glissement annuel, ce résultat représente une amélioration de 0,4%. Pour mémoire, en décembre 2022, la congestion portuaire perturbait fortement les chaînes logistiques.

Autre signe de dégradation, **les retards des navires se sont allongés de 0,3 jours par rapport au mois de novembre**, passant en moyenne à 5,35 jours, précise Sea Intelligence.

L'analyse détaillée montre qu'Evergreen prend la tête du classement effectué par le consultant, sur la base des résultats d'une soixantaine d'armateurs sur 34 trades. L'armement taiwanais atteint un taux de fiabilité de 63,6%. En novembre, Evergreen occupait aussi la première place, mais avec 70% de fiabilité. CMA CGM est le second armement à afficher une fiabilité supérieure à 60% en décembre, en diminution également par rapport aux quelque 64% de novembre.

Globalement, alors que six armateurs dépassaient la barre des 60% en novembre, et pour certains frôlaient les 70%, la situation en décembre s'avère nettement plus compliquée. Ils sont six à afficher un score entre 50% et 60% (Mærsk, Cosco, OOCL, Wan Hai, MSC et ONE), tandis que Hapag Lloyd, HMM et ZIM se retrouvent sous ce seuil. Yang Ming ferme la marche, avec 45% de fiabilité.

Nouvel An chinois

À l'approche du Nouvel An chinois, **les armateurs révisent leurs schedules**. Des modifications qui touchent tant les services Europe-Asie que les liaisons transpacifiques.

MSC annonce l'annulation des liaisons des services Jaguar, Emerald et Maple sur la semaine 6 (à partir du 5 février) et des services Pearl et Orient sur la semaine 7 (à partir du 12 février) dans le sens Asie-Amérique du Nord. Les services America, Amberjack, Lone Star et Emerald, depuis l'Asie sur la côte Est des États-Unis seront supprimés pendant la semaine du 12 février. De plus, le navire Gjertrud Maersk du service America est annulé pendant la semaine 7. Depuis l'Asie sur la côte Est des États-Unis, le service America est annulé pendant la semaine 5 (29 janvier). Entre l'Asie et la Méditerranée, MSC revoit ses dessertes. Le service Jade pendant la semaine du 5 février, le service Phoenix pendant la semaine du 12 février et le service Tiger pendant la semaine du 19 février sont supprimés. Au départ d'Asie vers le Moyen-Orient, MSC annule le service New Falcon pendant la semaine 7 (12 février). Compte tenu de l'alliance entre MSC et Mærsk, les réorganisations des services de MSC en raison du Nouvel An chinois ont aussi des répercussions sur les différents services de **Mærsk**.

Hapag Lloyd suit le même mouvement. Sur les liaisons Asie-Méditerranée, le service MD1 est annulé sur la semaine 3 et 7, les services MD2 et MD3 pendant la semaine 7 et la semaine 10. Les liaisons Asie-Europe sont aussi concernées. Les services Condor et Albatros sont annulés pendant la semaine 6, le service Lion pendant les semaines 7 et 8, et le service Griffin pendant les semaines 7,8 et 9.

De son côté, **Ocean Alliance** (CMA CGM, Cosco/OOCL et Evergreen) annonce l'annulation de 15 services entre l'Europe et l'Asie jusqu'à la fin du mois de mars. Des annulations qui viendront compenser les délais rallongés par le détournement des navires par le cap de Bonne-Espérance.

Mer Rouge et canal de Suez

Les attaques des Houthis en mer Rouge amènent les armateurs à dérouter de nombreux services pour les faire passer par le cap de Bonne-Espérance.

MSC annonce ainsi l'arrivée de nouveaux navires sur ses services pour pallier l'allongement du temps de transport. Les services suivants voient leur rotation changer: Condor, Griffin, Jade, Phoenix, Tiger, Empire et Dragon. Quant aux services Albatros, Silk, Lion, Swan, America, Emerald, Elephant et Santana, leurs rotations restent identiques malgré le passage par le Cap de Bonne-Espérance. Les chargeurs sont informés que des retards sont prévus en raison de l'allongement des transit times. MSC va par ailleurs assurer la desserte des ports de mer Rouge par son service de feeding depuis la Turquie vers King Abdullah, Jeddah et Aqaba.

Parce qu'avec la crise en mer Rouge, la desserte des ports de Méditerranée se complique aussi, **Hapag Lloyd** a également décidé de desservir cette région par un service de feeding depuis Tanger vers Damiette et Jeddah. Depuis ce dernier port, il offre des connexions sur Aqaba et Port Soudan. Pour proposer une alternative, Hapag Lloyd ouvre par ailleurs une desserte terrestre des ports de la péninsule arabique. Les conteneurs sont déchargés à Dubaï pour rejoindre les ports de Jeddah, Dammam et Jubail.

Mærsk annonce la fin des réservations d'espace pour le port de Djibouti. «La priorité est donnée à la sécurité de nos marins, de nos navires et de votre marchandise», explique l'armement. Les conteneurs destinés à Djibouti qui ont été chargés avant le 30 janvier seront acheminés, assure l'armateur.

De son côté, **ONE** suspend le service AR1 en raison des événements en mer Rouge. Celui-ci dessert Pusan, Shanghai, Ningbo, Singapour, Jeddah, Aqaba et Sokhna.

Cosco SL a décidé de ne plus desservir les ports israéliens via son service conjoint avec ZIM. L'armateur israélien assurera seul la desserte des ports méditerranéens en reliant Ashdod, Haïfa, Marseille, Gênes, Salerne, et retour à Ashdod.

Enfin, **Hyundai Merchant Marine** annonce le déroutement par le cap de Bonne-Espérance. Les services assureront une escale à Algésiras pour transborder vers les ports de la Méditerranée.

Si la tendance générale vise à éviter le canal de Suez, **Vistar Shipping** navigue à contre-courant. L'armement basé aux Émirats arabes unis assure un service entre la Russie, l'Indonésie et l'Inde en empruntant le canal de Suez et le détroit Bab-el-Mandeb. L'armateur souhaite se démarquer pour prendre des parts de marché. **CU Lines** suit le mouvement en alignant un service mensuel entre la Chine et le port de Jeddah.

Selon le Lloyd's List, une nouvelle compagnie maritime fait son entrée sur le marché sur les liaisons Asie-Méditerranée. **Sea Legend**, affiliée à Transfar Shipping (compagnie maritime qui s'est implantée sur le transpacifique pendant le manque de capacité et qui a quitté ce marché quand les opérations se sont normalisées), assure un service entre la Chine, la mer Rouge et l'est de la Méditerranée. L'armateur assure renforcer la sécurité avec la présence de gardes armés à bord. Le service dessert Qingdao, Shanghai, Ningbo, Guangzhou, Djibouti, Sokhna, Aqaba, Port Saïd, Alexandrie et Istamboul.

Canal de Panama

Avec les restrictions de passage dans le canal de Panama en raison de la sécheresse, **Mærsk** annonce le recours au ferroviaire pour traverser l'isthme de Panama au lieu du canal. Pour l'instant, seul le service entre l'Australie et l'Amérique du Nord est concerné par ce choix. Le temps de transport s'en trouvant allongé, l'armement a décidé d'annuler ses escales dans le port de Carthagène (Colombie), qui sera desservi par d'autres services. Une alternative qui signifie, pour les donneurs d'ordre, un allongement du temps de transport sur cette liaison.

Algérie

La desserte des ports algériens prend une dimension politique. Les déclarations récentes du président de la République algérienne font monter d'un cran la tension avec le Maroc. L'impact sur les services maritimes se matérialise par une modification des dessertes. Les ports algériens ne sont plus desservis par transbordement à Tanger. Ainsi, le groupe **CMA CGM** annule les touchées de Tanger Med dans deux services. Le premier est le service Agapome. Les marchandises destinées à Ghazaouet sont désormais transbordées dans le port espagnol d'Algésiras. Le second est le service Euronaf. Il touche les ports de Livourne, Gênes, Marseille, Valence, Algésiras (au lieu de Tanger Med), Oran et Mostaganem.

Mærsk a également décidé de modifier la desserte des ports algériens, généralement opérés en transbordement depuis Algésiras. Désormais, Alger et Skikda seront desservis par le port de Barcelone. Les services de Barcelone à Alger seront effectués sur la base d'une fréquence hebdomadaire et les services de Barcelone à Skikda à une fréquence bi-mensuelle. Quant au port de Bejaia, il sera desservi depuis Algésiras et Barcelone à raison d'une fréquence hebdomadaire.

Inde - Méditerranée

ONE annonce la mise en service d'une rotation entre l'Inde et la Méditerranée à compter du 28 janvier. Elle dessert les ports de Nhava Sheva, Mundra, Karachi, Algésiras, Valence, Barcelone, Gênes, Le Pirée, Damiette et retour par Algésiras et Karachi.

Transatlantique

Deux armements de THE Alliance, **Hapag-Lloyd** et **ONE**, allouent un navire supplémentaire sur le service AL4. Désormais, le service touche les ports du Havre, London Gateway, Anvers, Hambourg, Wilhelmshaven, Vera Cruz, Altamira, Houston et retour au Havre.

Europe

ONE revoit son service en Adriatique. L'armement n'évoque pas la situation actuelle en mer Rouge, mais il est évident que la desserte des ports méditerranéens subit les effets directs du détournement des navires par le cap de Bonne-Espérance. ONE annonce un service feeder Adriatique renforcé, avec la desserte de Valence, Alexandrie, Koper, Ancône, Damiette et retour à Valence.

Avec la crise au Moyen-Orient, **Mærsk** jette un pavé dans la mare en annulant les escales dans les ports d'Ashdod et de Haïfa dans le cadre de son service Europe-Méditerranée. Désormais, le service touche les ports de Londres, Rotterdam, Anvers, Bremerhaven, Alexandrie, Iskenderun et Port Saïd.

Asie – Europe

Après l'interdiction d'escaler dans les ports indonésiens, l'armement israélien **ZIM** revoit la desserte de son service Europe-Asie, ZMP. Ainsi, le hub de Port Kelang est transféré à Colombo, au Sri Lanka. De plus, ce service se voit ajouter une escale dans le port de Ho Chi Minh. Enfin, ZIM a transféré son escale de Izmit de Yarimca à Derince. La nouvelle rotation touche les ports de Busan, Qingdao, Ningbo, Shanghai, Shenzhen, Ho Chi Minh, Colombo, Haïfa, Ashdod, Mersin, Izmit, Istanbul, et retour à Shenzhen et Xiamen.

Transatlantique

CMA CGM annonce la réactivation saisonnière du service Namex (North America Express). En fait, explique Dynamar, il s'agit d'un segment du service Columbus Jax qui relie les ports de la côte Ouest des États-Unis, l'Asie et les ports de la côte Est par le canal de Suez. Or, avec les tensions dans le détroit du Bab-el-Mandeb, le service s'arrête en Asie. Ainsi, CMA CGM ajoute un service qui relie Tanger, Halifax, New-York, Philadelphie, Norfolk, Savannah et Charleston.

Europe – Afrique

MSC annonce une escale de son service entre l'Afrique de l'Ouest, les Canaries et l'Europe du Nord au port de Dunkerque. La première escale a eu lieu le 24 janvier avec le MSC India. Pour le GPM de Dunkerque, cette escale signifie le retour des lignes Afrique par MSC.

3/ Les opérations portuaires

- Europe

Les terminaux européens, qui viennent de tourner vraiment au ralenti pendant trois semaines, ont vécu une arrivée massive de navires sur des fenêtres trop concentrées en janvier. Le re-cadencement des services devrait être un casse-tête chez Ocean Alliance, qui mixe des passages par le canal de Suez et le Cap de Bonne-Espérance.

Avec ce phénomène ressurgit **un risque d'exposition de la marchandise à des frais de détention et surestaries**, par manque de capacités routières pour évacuer les boîtes.

- États-Unis

Si la dynamique continue sur la Côte Ouest des États-Unis, compte tenu des perturbations en Mer Rouge, de nouveaux records de transit portuaire devraient être battus à Los Angeles-Long Beach. **Les ports de la côte Ouest bénéficient en effet d'un report des volumes destinés à la côte Est**, car ces derniers sont pénalisés en termes de tarifs et de délais par les contraintes du canal de Panama. Un retour de balancier, en quelque sorte, puisque les ports de la côte Ouest avaient eux-mêmes vu des trafics partir vers la côte Est durant la reprise post-pandémique, en raison des phénomènes de congestion.

Les ports de la Côte Ouest ont un autre argument à mettre en avant: ils ont finalisé les négociations sociales avec les travailleurs portuaires. L'accord, ratifié le 1er septembre 2023 par les membres de l'International Longshore and Warehouse Union, court jusqu'au 1er juillet 2028. Les ports de la côte Ouest ont donc **un avantage par rapport à leurs homologues de la côte Est, où les négociations sont en cours entre l'International Longshoremen's Association (ILA) et la United States Maritime Alliance.** L'accord actuel doit expirer à la fin du mois de septembre, pendant la saison de pointe des expéditions en vue des fêtes de fin d'année, a souligné récemment la Fédération américaine du retail, appelant de ses vœux la conclusion d'un accord avant l'expiration du précédent.

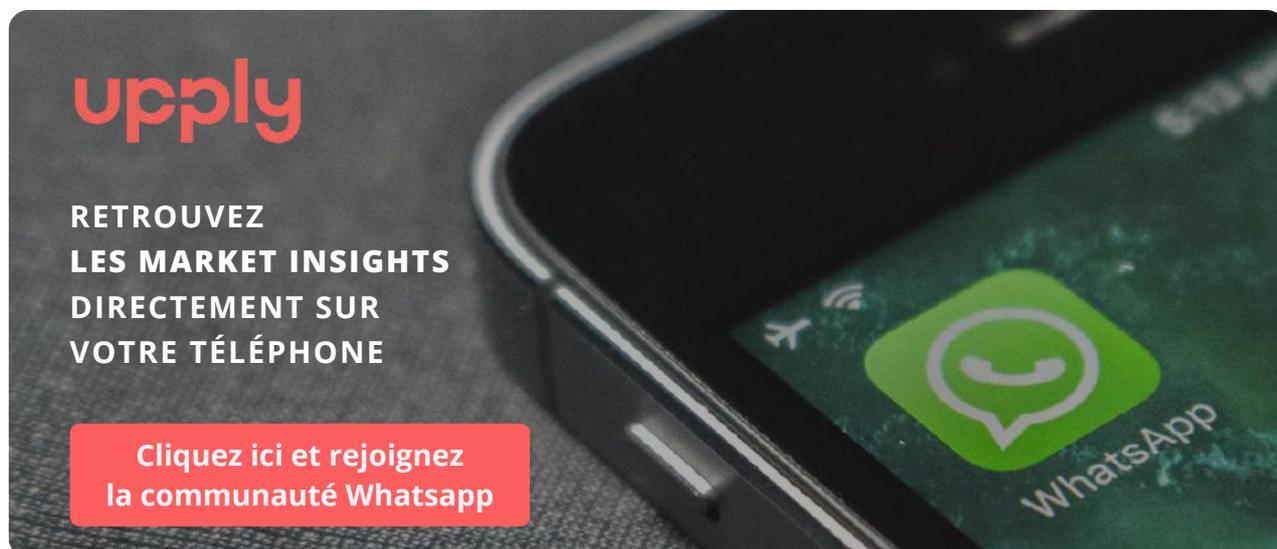
Ce paramètre peut également faire basculer des décisions de routing en faveur de la côte Ouest US quitte à faire massivement de l'acheminement ferroviaire côte Ouest-côte Est.

- **Opérateurs**

Livourne: Darsena Toscana, le terminal à conteneurs du port de Livourne, semble enfin avoir trouvé son gestionnaire. Le groupe Grimaldi a acquis ce terminal auprès de Gruppo Investimenti Portuali, société détenue par les fonds Infravia et Infracapital. La nouvelle société de gestion est une co-entreprise entre Grimaldi Euromed (80%) et Grimaldi Deep Sea (20%).

Éthiopie: le gouvernement éthiopien a négocié avec le Somaliland un espace dans le port de Berbera. Le pays disposera d'une zone de 50 hectares dans le port. Il pourra y construire un terminal pour approvisionner le pays. La desserte terrestre entre Berbera et l'Éthiopie mérite cependant encore des améliorations. L'Éthiopie pourra aussi y construire un port militaire. En échange, elle reconnaît le Somaliland.

Antilles: le groupe CMA CGM a signé un accord avec le gouvernement et les collectivités locales de Guadeloupe et de Martinique pour la création d'un hub. Un projet qui comprend un investissement de 600 M€ dans les deux ports pour allonger les quais. La capacité totale des ports doit être portée à 300 000 EVP. Le groupe CMA CGM investira également dans de nouveaux navires plus écologiques.



upply

RETROUVEZ
LES MARKET INSIGHTS
DIRECTEMENT SUR
VOTRE TÉLÉPHONE

Cliquez ici et rejoignez
la communauté Whatsapp

AUTEUR



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.

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