

Réorganisation des armateurs de ligne régulière et impacts sur les ports: Les ports de la Rangée Nord dans la route Europe-Asie

David Guerrero

Université Paris-Est, IFSTTAR, AME-SPLOTT, France

Audition CNDP Port de Dunkerque

Dunkerque, 24 octobre 2017

Remerciements

Léna Toutain et Arnaud Colautti

Anciens élèves de l'Ecole Supérieure des
Transports

Article en cours de préparation

Toutain L., Colautti A., Guerrero D. « Crisis of the liner industry and impacts on secondary ports: a freight forwarder's perspective »,

Résumé présenté à la conférence IAME 2017, Kyoto



Objectif

- Evaluer l'impact de la réorganisation du transport maritime de ligne régulière sur les ports secondaires de la Rangée Nord
- Selon la perspective des chargeurs



Plan

1. Introduction: Conteneurisation et alliances
2. Contexte français
3. Les connexions entre les ports de la Rangée Nord avec Asie de l'Est
4. Premiers résultats d'une enquête de terrain au Havre
5. Conclusions

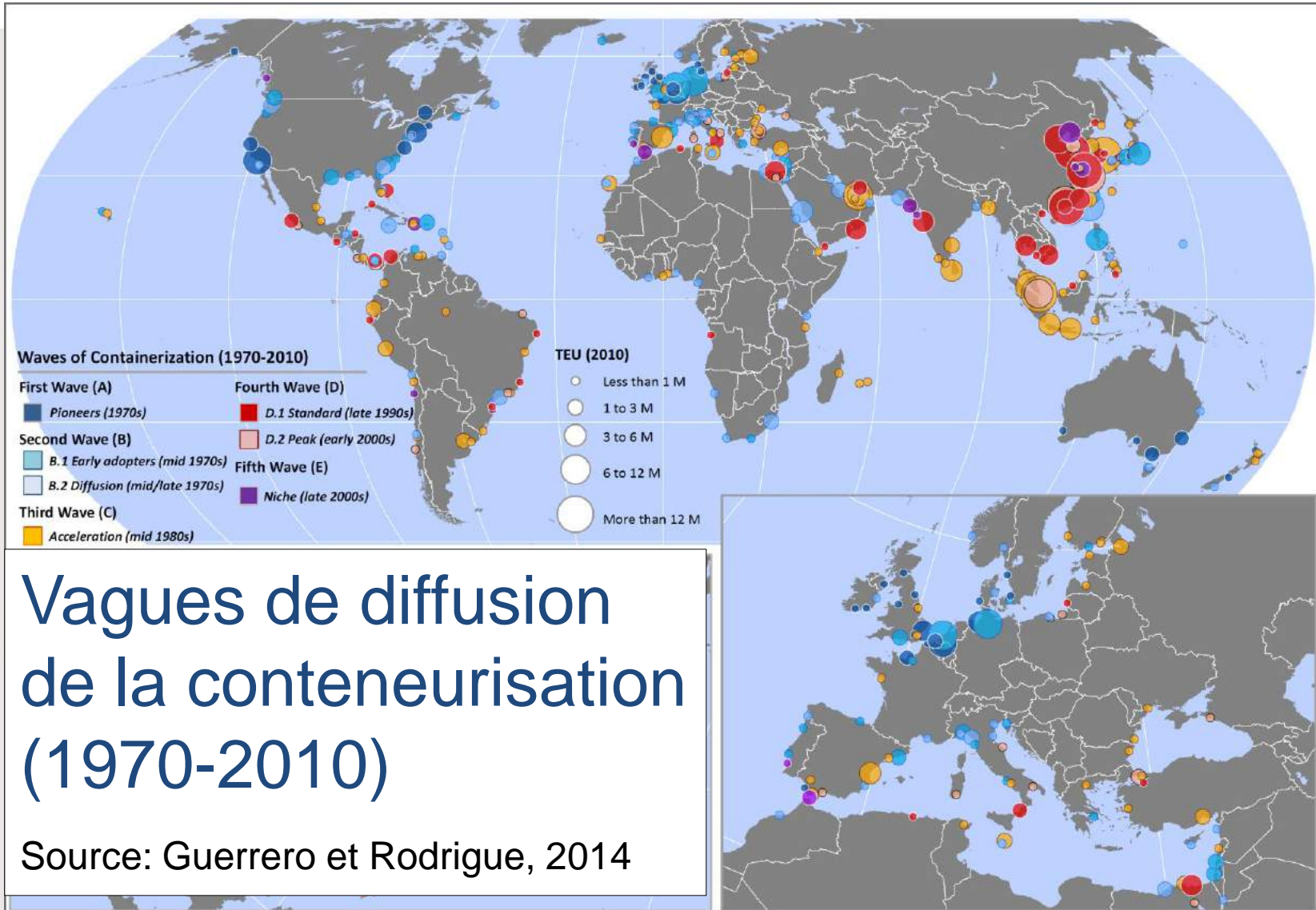


1. Conteneurisation, hiérarchisation des ports

- Au cours des quatre dernières décennies, la recherche d'économies d'échelle dans les activités de transport et manutention. Se sont creusés les écarts entre:
 - Ports « Globaux »: Grands hubs & Gateways
 - Les autres ports
- Ces écarts se sont accentués durant la dernière décennie, dans un contexte de forte mutation du transport maritime conteneurisé:
 - La taille moyenne des navires porte-conteneurs a plus que doublé (2007-2017), passant de 7K EVP à 15K EVP sur la route Europe du Nord-Asie de l'Est
 - Forte concentration des compagnies maritimes, par des mouvements de fusions-acquisitions et alliances
- En dehors des grandes portes d'entrée continentales, les autres ports comme Le Havre ont vocation à être desservis par navette à via l'une de ces portes d'entrée continentales
 - Il est toutefois difficile de prédire quand cela va se produire!

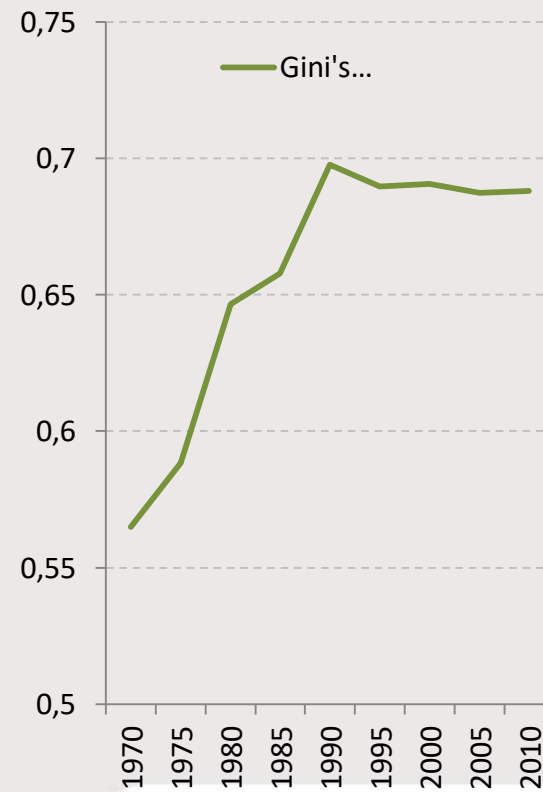
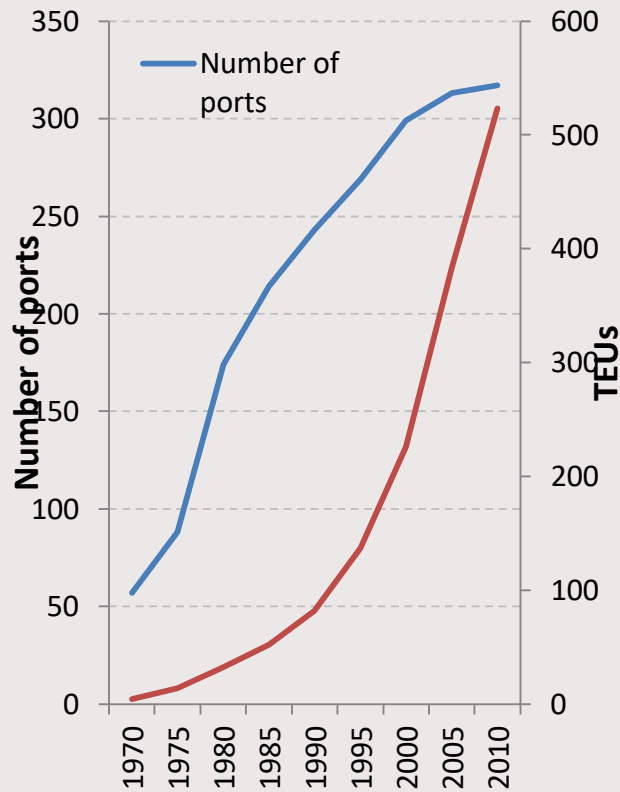


1. Conteneurisation, hiérarchisation des ports



1. Conteneurisation, hiérarchisation des ports

Concentration des trafics de conteneurs



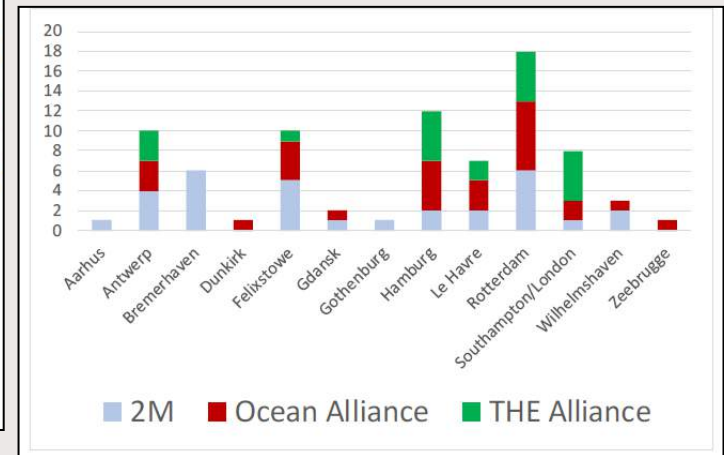
Source: Guerrero et Rodrigue, 2014



1. Alliances entre compagnies (1996-2017)

Q2 1996	Q1 1998	Q4 2001	Q4 2005	Q4 2009	Q1 2012	Q2 2015	Q2 2017
GLOBAL ALLIANCE APL MOL Nedlloyd OOCL MSC	NWA APL/NOL MOL HMM	NWA APL/NOL MOL HMM	NWA APL/NOL MOL HMM	NWA APL/NOL MOL HMM	G6 ALLIANCE APL/NOL MOL HMM Hapag-Lloyd NYK Line OOCL	G6 ALLIANCE APL/NOL MOL HMM Hapag-Lloyd NYK Line OOCL	THE ALLIANCE Hanjin MOL K-Lines NYK Line Yang Ming Hapag-Lloyd/UASC <small>JV by April 2018</small>
GRAND ALLIANCE Hapag-Lloyd NYK Line NOL P&OCL	GRAND ALLIANCE II Hapag-Lloyd NYK Line P&O Nedlloyd OOCL MSC	GRAND ALLIANCE II Hapag-Lloyd NYK Line P&O Nedlloyd OOCL MSC	GRAND ALLIANCE III Hapag-Lloyd NYK Line OOCL MSC	GRAND ALLIANCE IV Hapag-Lloyd NYK Line OOCL	CKYH Hanjin K-Line Yang Ming COSCO	CKYH Hanjin K-Line Yang Ming COSCO	OCEAN ALLIANCE CMA CGM COSCOCS OOCL Evergreen
	UNITED ALLIANCE Hanjin Cho Yang UASC	CKYH Hanjin K-Line Yang Ming COSCO	CKYH Hanjin K-Line Yang Ming COSCO		MSC/CMA CGM MSC CMA CGM	2M MSC Maersk Line	2M (*) MSC Maersk Line
	CYK ALLIANCE K-Line Yang Ming COSCO				Ocean Three CMA CGM China Shipping UASC		
Maersk Sea-Land	Maersk Sea-Land						
Main carriers not part of an alliance					Undecided or stand-alone PL, ZIM Line, Wan Hai		
MSC	MSC	MSC	MSC	MSC			
CMA CGM	CMA CGM	CMA CGM	CMA CGM	CMA CGM			
Evergreen	Evergreen	Evergreen	Evergreen	Evergreen			

Nombre de services hebdo avec L'Asie de l'Est dans les ports Nord-européens (2017)



Source: Notteboom et al. (2017)

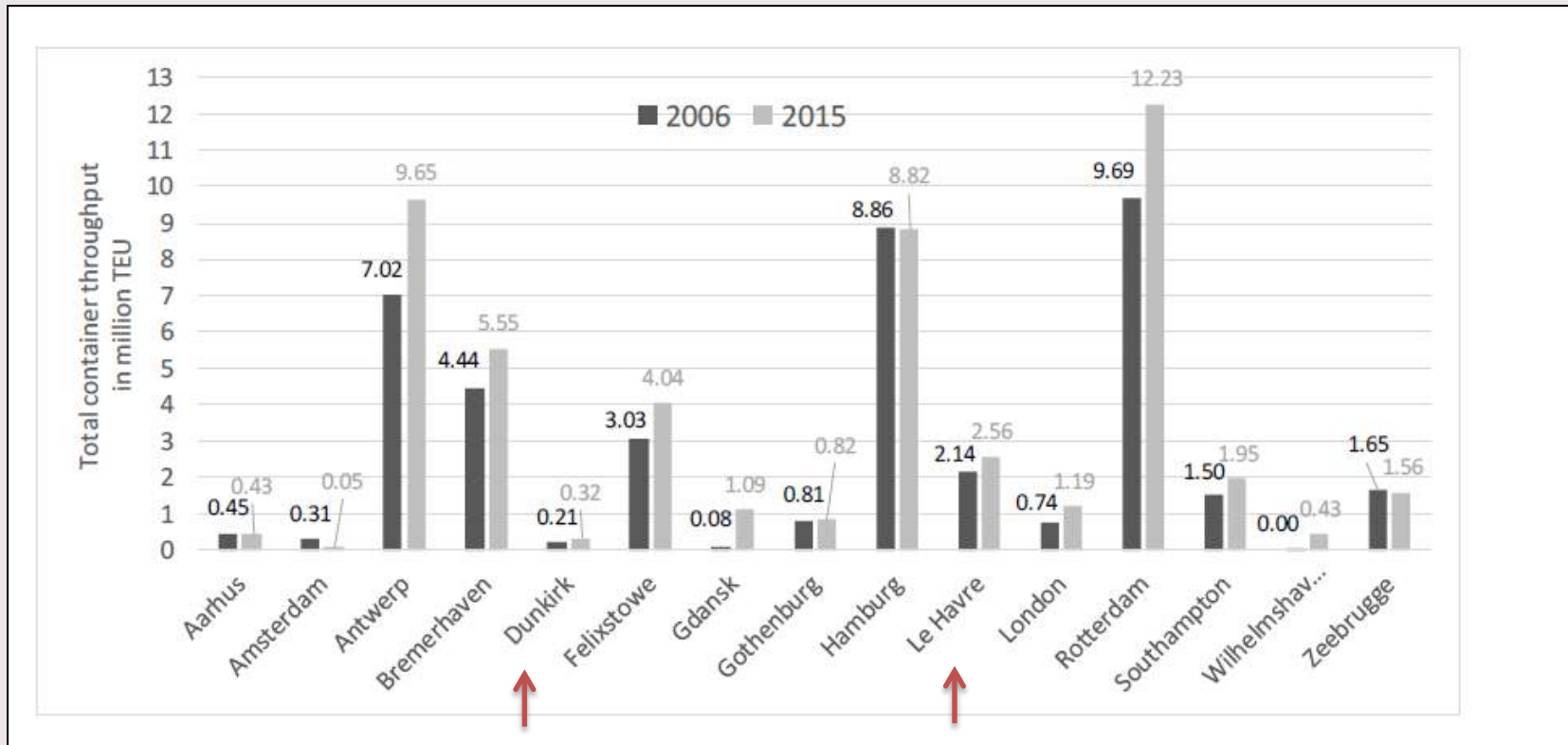


1. Alliances entre compagnies (2006-2017)

- Les premières alliances stratégiques datent du milieu des années 1990, au moment de l'entrée opérationnelle des premiers porte-conteneurs « Post-Panamax » sur la route Europe-Asie, pour:
 - Atteindre une masse critique qu'elles ne pourraient pas attendre individuellement
 - Avoir accès à des nouveaux marchés via leurs partenaires
 - Atteindre ensemble à une taille globale, permettant de répondre à des nouvelles demandes
 - Optimiser la gestion de leurs flottes
 - Partage des risques associés à l'utilisation de très grands navires



1. Trafics des ports. Nord-Ouest européen



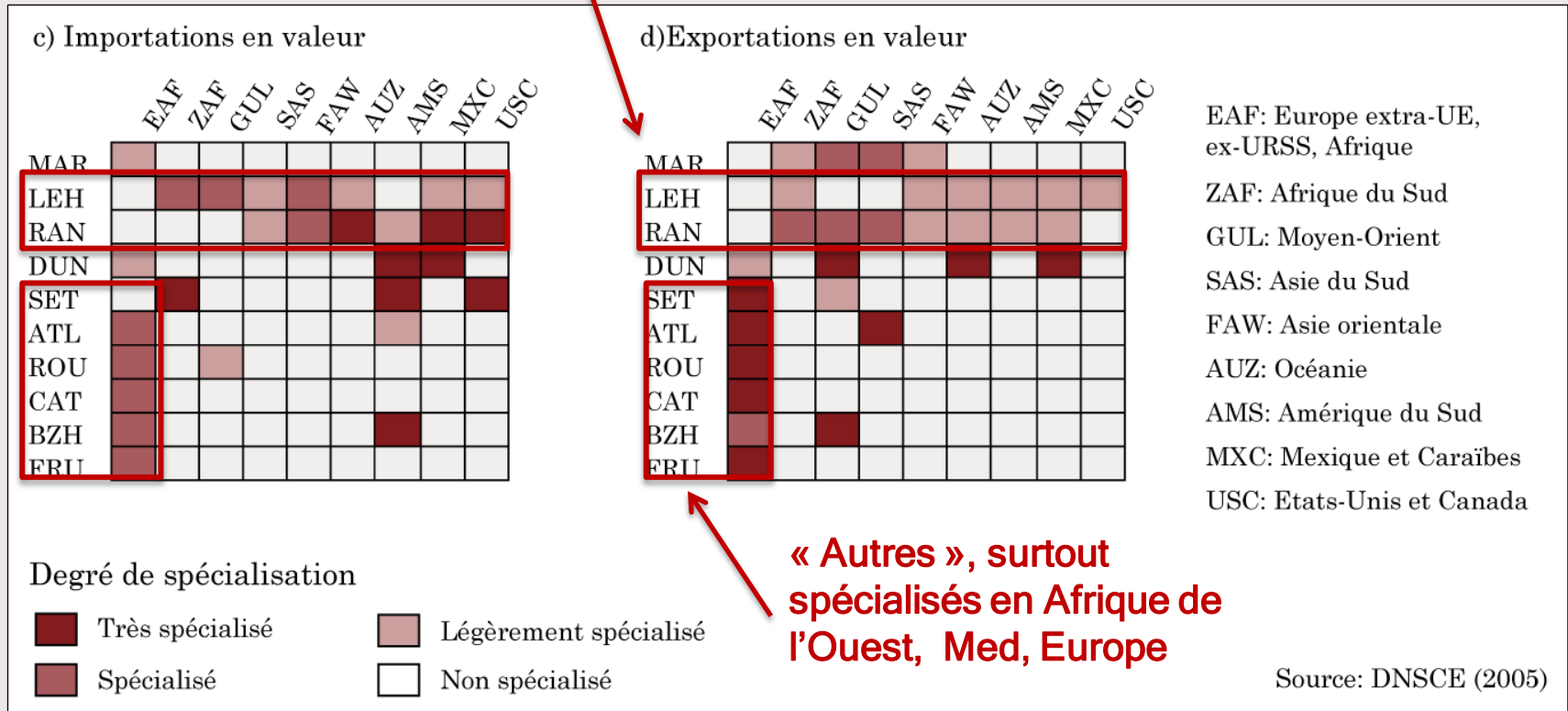
Source: Notteboom et al., 2017



2. Contexte français: foreland

Rotterdam, Antwerp, Le Havre, « Global » ports.

Forelands diversifiés

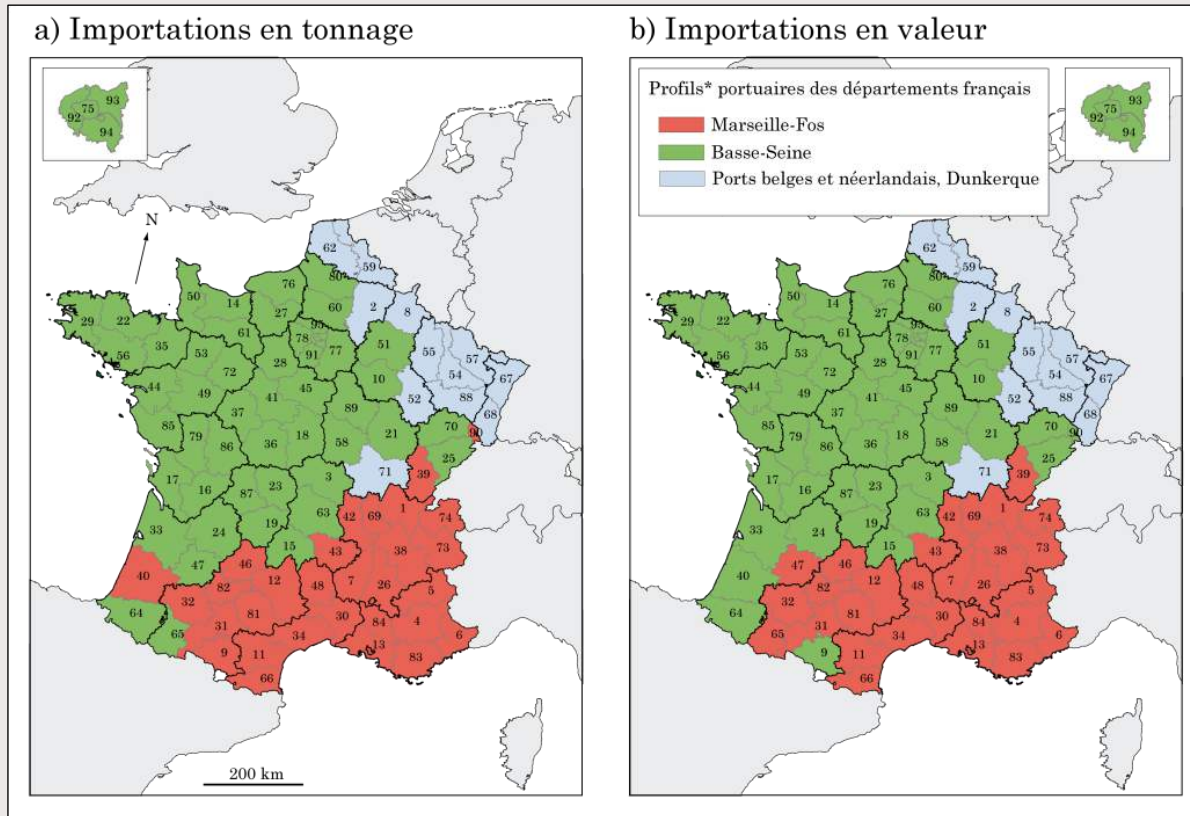


*Marseille et Dunkerque
Sont dans des positions
intermédiaires*

Customs data 2005 © Guerrero, IFSTTAR 2010



2. Contexte français: hinterland



For manufactured products, mostly carried in containers France is shared between:

- Le Havre
- the Northern Range ports (Antwerp, Rotterdam, Dunkirk), and
- Marseilles-Fos

Customs data 2005 © Guerrero, IFSTTAR 2010

3. Le cas des connexions NR-Shanghai

Plus grands navires, moins de services, plus grandes boucles, plus d'escales par service

	Average size of vessels	LOOP LENGTH (days)	CALLS per service	VESSELS per service
2007	7.1 KTEUS	57.0	12.6	8.1
2012	9.2 KTEUS	73.3	13.5	10.5
2017	15.6 KTEUS	81.5	15.2	11.6

Guerrero (2017) Ifsttar. Compilation from International Transportation Handbook 2007, 2012, 2017



3. Le cas des connexions NR-Shanghai

WEEKLY SERVICES FROM/TO SHANGHAI	2007	3 fastest services Westbound	3 fastest services Eastbound	2012	3 fastest services Westbound	3 fastest services Eastbound	2017	3 fastest services Westbound	3 fastest services Eastbound	Δ 2012 2017
ROTTERDAM	11	25	27	17	28	32	13	30	31	-31%
HAMBURG	11	25	28	14	28	36	11	33	31	-27%
ANTWERP	6	30	25	7	33	36	9	31	30	+22%
LE HAVRE	6	25	30	7	28	41	5	35	33	-40%
ZEEBRUGGE	3	29	27	4	35	38	1	44	40	-75%
DUNKERQUE	1	27	29	0	N/A	N/A	1	33	51	N/A

In 2017, 5 connexions directes
 Par semaine entre Le Havre et Shanghai
 (min. transit time: 35 jours)



3. Le cas des connexions NR-Shanghai

Pour résumer, Entre 2007 and 2017, l'augmentation de la taille moyenne des navires (de 7.1K à 15.6K EVP):

- Diminution du nombre de services hebdomadaires (de 36 à 17)
- Augmentation de la durée des boucles (durée totale passe de 57 à 81.5 jours)
- Augmentation du nombre d'escales par boucle (de 12.6 to 15.2 escales)
- Augmentation du nombre de navires par service (de 8.1 to 11.6 navires)



3. Le cas des connexions NR-Shanghai

- Entre 2007 and 2017, Le Havre (-20%) et Zeebrugge (-66%) sont les seuls ports qui perdent des services.
- Mais leur situation n'est pas si spécifique entre 2012 et 2017 avec une réduction de 30-40% du nombre de services dans tous les ports, à l'exception (+20%), Zeebrugge (-75%) et Dunkerque, qui récupère son seul service
- Enfin, dans un contexte de détérioration de la qualité de l'offre de transport, les ports français, Le Havre et Dunkerque:
 - Services moins fréquents (5 et 1 services vs 9 à Anvers)
 - Transit time plus longs (33-35 jours vs 33 in Rotterdam)



4. Quels impacts sur les chargeurs?

Méthode: Interviews auprès des acteurs de la place havraise

(septembre 2015 - août 2016)

- Compagnies maritimes (4)
- Transitaires (6)
- Opérateur intermodal(1)
- Autorité portuaire (1)



4. Quels impacts sur les chargeurs?

1. Moins de services directs (diminution de la fréquence), plus longue durée de transport

- Augmentation des stocks (« money on the sea », stocks tampon à proximité du client)
- Recours plus fréquent à des approvisionnements d'urgence par avion

2. Moindre liberté des transitaires pour répartir les cargaisons de leurs clients chargeurs en différents navires afin de réduire les risques

- Augmentation des frais de stationnement dans les ports d'origine et destination (ex. quand le destinataire n'a pas la capacité de réceptionner 10 conteneurs à la fois)

3. Retards, annulations d'escales, connexions ratées

- Les frais supplémentaires sont la plupart du temps à la charge du client



4. Quels impacts sur les chargeurs?

4. Transbordements « à la sauvage », décidés unilatéralement par la compagnie maritime (le retard provoqué peut aller jusqu'à deux semaines)
5. Moindre fiabilité des services (semble être une tendance générale)
6. Problèmes de congestion et de coordination avec les terminaux intermodaux et de connexions avec l'hinterland (concentration de l'activité en 1-2 jours de la semaine). → La « feederisation » peut-elle constituer une solution face à ce problème?



5. Pour résumer

- Les mutations récentes (2007-2017) du transport conteneurisé ont eu des impacts très forts dans les ports de la Rangée Nord
- Certains impacts sont communs à tous les ports de la Rangée Nord (transit time, fréquence)
- D'autres semblent être plus fort dans les ports secondaires (ex. annulation escales, fiabilité)
- Ce travail de recherche doit être élargi à d'autres ports pour voir si cette crise à creuse les écarts entre les ports globaux (Rotterdam, Anvers, Hamburg) et les autres.



Merci pour votre attention.

Références

- Guerrero D. (2014) Deep Sea Hinterlands, Journal of Transport Geography
- Guerrero D., Rodrigue J.-P. (2014) Waves of Containerization. Shifts in Global Maritime Transport, Journal of Transport Geography
- Notteboom et al. (2017) Port choice and terminal involvement of alliance members in container shipping, Conference of IAME, Kyoto, Japan
- Toutain L., Colautti A., Guerrero D. (2017) Crisis of the liner industry and impacts on secondary ports: a freight forwarder's perspective, Conference of IAME, Kyoto, Japan

David Guerrero, Chargé de recherche
Université Paris-Est, Ifsttar, Ame-Splott

www.ifsttar.fr

david.guerrero@ifsttar.fr

