DEVPORT

RECHERCHE EN GEOGRAPHIE, AMENAGEMENT ET ECONOMIE MARITIME, PORTUAIRE ET LOGISTIQUE

LES STRATÉGIES D'ESCALES DES ALLIANCES MARITIMES EN EUROPE

Réalisation :
Université Le Havre Normandie
R. Kerbiriou - A. Serry

INTRODUCTION

Depuis 2014, les capacités de transport des porte-conteneurs ont doublé passant de 12 500 EVP en 2014 à 24 000 EVP pour les derniers navires mis en service appartenant à la génération des Megamax 24. Les opérateurs maritimes se sont retrouvés en sur-capacité de transport notamment sur les trades Est-Ouest entre l'Europe, l'Asie et l'Amérique accentuant la concurrence et la guerre des prix pour gagner des parts de marché. Pour faire face à ce nouvel environnement, les compagnies maritimes se sont regroupées au sein d'alliances à partir de 2015 dans un objectif d'échange d'espaces à bord. Avec le resserrement des compagnies maritimes après différents rachats ou fusions, les alliances se sont stabilisées au nombre de trois : 2M, Ocean Alliance et The Alliance. Elles représentent 95% des capacités de transport maritime sur les trades Est-Ouest. Aujourd'hui les principaux ports mondiaux sont fortement dépendants des offres de service de ces opérateurs. Dans cette fiche, nous analyserons la situation européenne.

LES ALLIANCES MARITIMES

- Décembre 2015 : Acquisition de NOL (société mère de APL) par CMA CGM
- Février 2016 : Fusion de COSCO et China Shipping

- Mai 2017 : Acquisition de Hambürg Sud par MAERSK
- Juin 2017 : Acquisition de UASC par Hapag-Lloyd
- Juillet 2017 : Acquisition de OOCL par COSCO
- Juillet 2017 : Fusion de NYK, MOL et K Line devenant ONE

- Avril 2020 : HMM rejoint The Alliance
- Mars 2021 : Acquisition de Nile Dutch par Hapag-Lloyd

3 alliances, regroupant 9 opérateurs maritimes, repésentent ainsi plus de 20 millions d'EVP de capacité de transport soit 80% de la capacité totale de la flotte maritime mondiale de porte-conteneurs. Le transport maritime est donc fortement dépendant de ces alliances surtout sur les trades est-ouest comme déjà spécifié. Le poids de ces alliances inquiète les chargeurs se jugeant parfois victimes d'ententes tarifaires pour leur fret. L'augmentation de la demande et la diminution du parc de conteneurs disponibles depuis le dernier trimestre 2020 ont ainsi fait exploser les taux de fret maritime. Sans les alliances maritimes, cette augmentation aurait elle été similaire ?

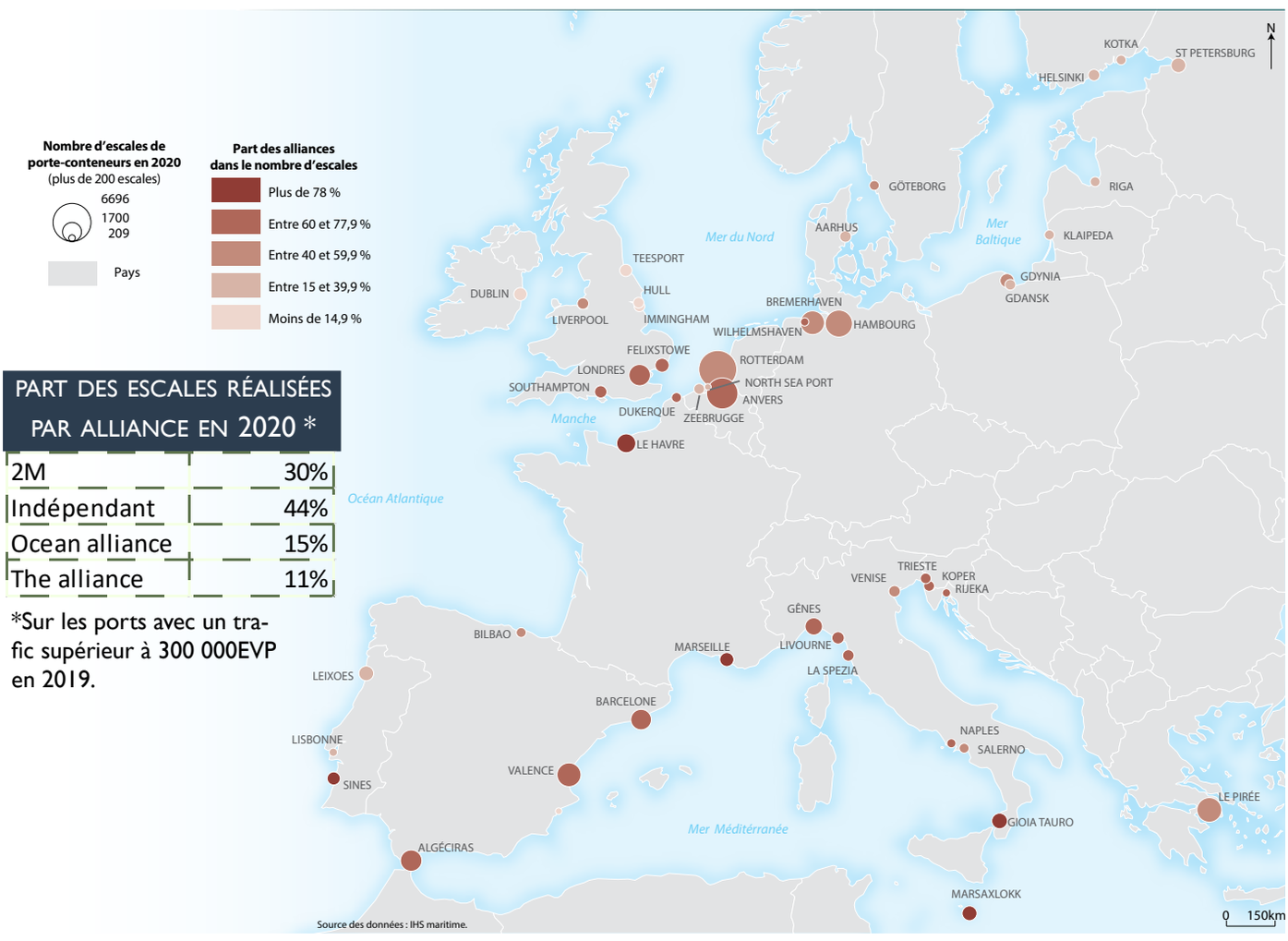
En tout cas, les services commerciaux des ports se montrent très actifs pour tenter d'influencer les choix d'escales des alliances en mettant en avant leurs avantages concurrentiels (accéssibilité, infrastructures, connexions terrestres, ...). En effet, une offre de service élévée proposée par les alliances est synonyme d'une forte connexion maritime aux principaux marchés de productions et de consommations mondiaux et permet par conséquent d'attirer des chargeurs. L'offre de service maritime est ainsi particulièrement suivie par les autorités portuaires. Mais il ne faut par négliger les services maritimes des opérateurs indépendants généralement régionaux qui permettent d'avoir une connexion maritime intra-européenne. Sur la carte ci-dessous, on constate que certains ports majeurs européens sont fortement dépendant des escales des alliances (par exemple Le Havre où 84% des escales sont réalisés par les opérateurs des alliances) voire d'une seule alliance comme par exemple le port de Gioia-Tauro (92% des escales réalisées par 2M).

CAPACITÉ DE TRANSPORT EN EVP ET NOMBRE DE NAVIRES PAR ALLIANCE AU 31/12/2020

Alliances	Capacité en TEU	Nombre de porte-conteneurs
2M	7 442 108	1 104
Ocean Alliance	7 838 155	1 126
The Alliance	5 025 972	700

Source : IHS maritime.

NOMBRE D'ESCALES ET PART DES ALLIANCES EN 2020



PART DES ESCALES RÉALISÉES PAR ALLIANCE EN 2020 *

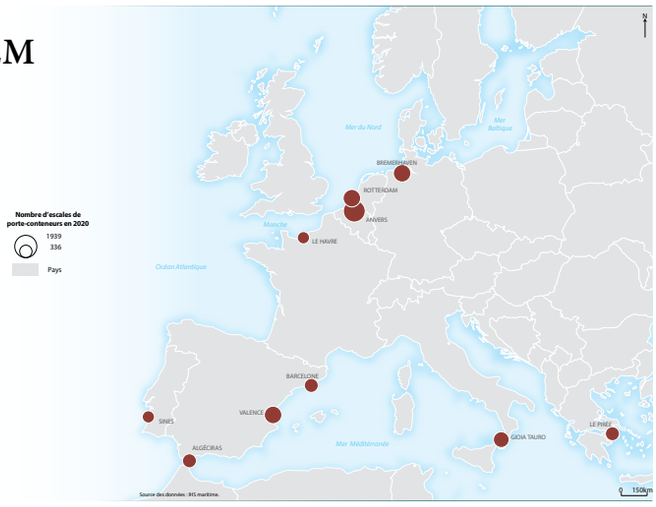
2M	30%
Indépendant	44%
Ocean alliance	15%
The alliance	11%

*Sur les ports avec un trafic supérieur à 300 000EVP en 2019.

PRINCIPAUX PORTS D'ESCALES DES ALLIANCES EN 2020

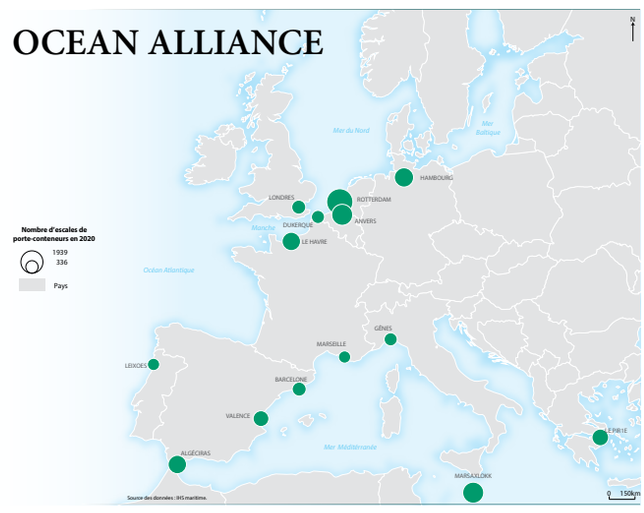
Dans leurs choix de ports d'escales en Europe, les opérateurs maritimes n'ont pas les mêmes stratégies. Chaque alliance met en place des services maritimes connectant certains ports plus que d'autres. Ces choix dépendent de plusieurs critères : accessibilité aux marchés, services martimes de courte distance, présence et demande des chargeurs, services terrestre de transport ou encore prise de participation dans des terminaux maritimes. Les alliances maritimes vont ainsi concentrer leurs escales dans quelques port pivots. Selon nos analyses basées sur l'exploitation des signaux AIS, sur le nombre d'escales par alliance, 4 ports ressortent comme étant particulièrement important pour chaque alliance : Rotterdam, Anvers, Le Havre et Le Pirée.

2M



L'alliance 2M qui regroupe les deux premiers opérateurs mondiaux, MSC et Maersk, est l'alliance la plus présente en Europe en termes d'escales (près de 22 000 escales en 2020 sur les ports ayant reçu au moins 200 escales). Elle est fortement implantée en méditérrannée et en Mer du Nord notamment en raison de prises de participations dans des terminaux maritimes via APM terminal pour Maersk comme à Bremerhaven ou Terminal MSC.

OCEAN ALLIANCE



Ocean Alliance a une implantation très diversifiée et touche de manière importante un nombre élevé de ports, notamment en méditerranée avec un nombre d'escales relativement équilibré entre les différents ports. Notons que nous retrouvons les trois principaux ports français sous l'impulsion de CMA CGM.

THE ALLIANCE

The Alliance est plus présente en Manche-Mer du Nord et presque absente du bassin méditerannéen. Cette alliance possède moins de prise de participation dans des terminaux maritimes en Europe mise à part Hapag Lloyd à Hambourg au terminal CTA.

CATÉGORISATION DES PORTS EN FONCTION DES OFFRES D'ESCALES DES ALLIANCES ET DES OPÉRATEURS INDÉPENDANTS EN 2020

Explication de la typologie :

Catégorie 1 : Port pivot *: Cette catégorie regroupe des ports majeurs recevant des escales de l'ensemble des alliances ainsi que des opérateurs indépendant.*

Catégorie 2 : Port majeur *: Les escales de porte-conteneurs de cette catégorie sont principalement effectuées par des alliances. Les opérateur indépendants sont très peu présents.*

Catégorie 3 : Port principal *: Ces ports reçoivent des porte-conteneurs d'une ou de deux alliances. Ils ont une offre de transport très peu diversifiée en terme d'opérateurs.*

Catégorie 4 : Port moyen *: L'offre en escales est dominée par les opérateurs independants. Les alliances ne sont que peu présentes dans ces ports.*

Catégorie 5 : Port secondaire *: L'offre de transport en terme d'escales est diversifiée (présence de toutes les alliances et d'indépendants) mais avec peu d'escales.*

En s'appuyant sur les données d'escales, nous avons analysé le nombre d'escales total et la répartition des escales par alliance et indépendants pour chaque port ainsi que la typologie des porte-conteneurs en escale. Cette analyse nous a permis de réaliser une typologie portuaire et de les catégoriser en fonction des offres de service maritime. Cette catégorisation sera affinée et développée dans des travaux futurs mais elle permet déjà de mettre en exergue des groupes de ports ayant des similitudes dans les offres de services. Nous avons regroupé les ports en 5 catégories (voir explication des groupe ci-dessus). On peut ainsi observer que les ports de la catégorie 1 sont géographiquement répartis en Europe allant de la mer Méditerranée à la mer Baltique. Des ports comme Le Havre ou Anvers sont très bien desservis par les opérateurs appartenant à des alliances mais très faiblement par des petits opérateurs. Cela s'explique par leur faiblesse sur le transport maritime de courte distance. Au Royaume-Uni et en mer Baltique, on retrouve beaucoup de ports que nous avons nommés secondaires et qui sont majoritairement desservis par des opérateurs indépendants. Ces ports sont ainsi desservis par des services maritimes intraeuropéens en connexion avec des ports importants comme Rotterdam ou Hambourg. La dernière catégorie regroupe des ports recevant des escales peu nombreuses de toutes les alliances et d'opérateurs indépendants.

CONTACT

UMR IDEES CNRS

Université Le Havre Normandie / 25, rue Philippe Lebon / Le Havre

Tél. : 02 61 68 12 42/ **E-mail** : ronan.kerbiriou@univ-lehavre.fr

http://www.projet-devport.fr/