

# Gazette de la Chambre



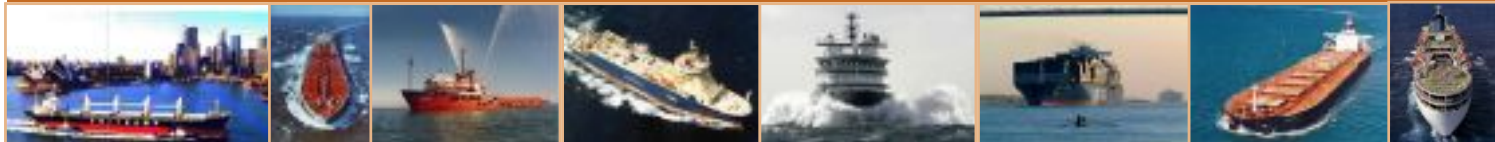
## Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

Comité éditorial : Philippe Delebecque - Pierre Raymond - Jean-Yves Thomas - Michel Leparquier

Editeur : Philippe Delebecque

3 numéros par an

Numéro 24 - Hiver 2010 / 2011



"Qui rogat non errat"

## Marchés maritimes : Bilan de l'année 2010

BARRY ROGLIANO SALLES

Liz Shuker - Responsable "Research & Information Services"

*Bientôt deux ans depuis le paroxysme de la crise financière qui a entraîné la chute de l'ensemble des marchés, dont le marché maritime. Cette crise a éclaté après cinq ans de hausse continue et de prospérité des marchés maritimes et a ramené l'ensemble des intervenants à la raison. Aujourd'hui, le monde maritime se remet doucement de cette crise profonde, mais il reste encore beaucoup d'incertitudes, notamment sur la vigueur de la reprise économique dont va dépendre le futur emploi d'une flotte en construction très importante.*

Globalement, l'économie mondiale a connu en 2010 un net redressement, avec une hausse du PIB mondial de 4.8 %, alors qu'en 2009, la baisse avait été de 0,6 %.

A vrai dire, à partir de juin 2010, la production industrielle mondiale a retrouvé les niveaux précédant la crise, grâce à la forte croissance asiatique et à une reprise inégale en Occident. La Chine a été le moteur de cette croissance grâce à son développement industriel et à la production d'acier ; elle a en outre augmenté de façon spectaculaire ses importations de pétrole de près de 20 %. En ce qui concerne le marché maritime, les échanges maritimes ont connu une hausse estimée à 5-6 % en 2010, légèrement supérieure à celle de 2008. Parallèlement, l'année a connu une forte augmentation de tonnage, entraînant une réduction des taux.

Les livraisons des chantiers se sont accélérées en 2010. Durant les onze premiers mois de 2010, quelques 137 millions de tonnes de port en lourd (2.240 navires) sont arrivés sur le marché, à comparer aux 114 millions de tonnes de port en lourd (2.110 navires) livrés pendant toute l'année 2009.

Ces livraisons ont contribué à une réduction du carnet de commandes qui était à son sommet au deuxième trimestre de 2008. Depuis cette date, le carnet de commandes a chuté de 30 % et d'environ 15 % depuis le début de l'année. Les navires en commande représentent actuellement environ 33 % de la flotte existante, mais 50 % de la flotte de vraciers !

Depuis le début de l'année, nous assistons à une forte reprise des commandes, par rapport à 2009. Plus de 100 millions de tonnes de port en lourd ont été commandées, augmentation considérable par rapport aux 35 millions de tonnes de port en lourd commandés en 2009. Ce niveau correspond aux niveaux de commandes enregistrées pendant la période d'expansion 2002-2007. La plupart des commandes placées cette année se sont portées sur les navires vraciers et des navires-citernes de grande taille. Ce regain d'intérêt a également bénéficié aux navires porte-conteneurs, après une période calme en 2008 et 2009.

Le marché de la démolition a représenté environ 2 % de la flotte existante, soit une diminution en 2010 par rapport à 2009 et un niveau très inférieur à celui des années 1980. La démolition devrait contribuer à l'équilibre de la flotte, mais force est de constater qu'elle est aujourd'hui insuffisante pour atteindre ce but.

Les annulations de commandes ont ralenti mais sont toujours d'actualité, avec plus de 230 vraciers supprimés du carnet de commandes en 2010, 130 pétroliers et près de 70 porte-conteneurs.

La baisse des taux d'intérêt a permis aux armateurs de faire face à leurs obligations financières, et nous avons enregistré peu de défaillances au cours de l'année, malgré de faibles taux de fret dans plusieurs secteurs du marché.

### Marché du vrac

Faisant suite à une année plus ferme que prévu en 2009, le marché du vrac a obtenu des résultats satisfaisants en 2010, malgré des niveaux légèrement inférieurs. Le BDI s'est situé en moyenne à 2.800 en 2010, contre 2.600 en 2009. Si nous affinons l'analyse, les taux des navires Cape ont été inférieurs à ceux de 2009, mais les navires de plus petite taille se sont bien maintenus.

La raison principale de cette bonne tenue du marché réside dans la demande croissante en charbon des pays émergents, notamment de la Chine, mais également, à un degré moindre, de certains pays européens.

En 2010, la production d'acier devrait croître de 10 % environ, avec l'augmentation de la demande provenant principalement des pays asiatiques non chinois et des pays émergents. Contrairement à l'année 2009, la demande en minerai de la Chine est restée stable, le prix du minerai encourageant la production domestique en 2010. Les importations de la Chine en charbon, par contre, ont continué à croître vigoureusement, la demande globale dans ce secteur augmentant de 10 % environ.

Les volumes transportés sur les navires vraciers de plus petite taille ont augmenté substantiellement en 2010, après avoir considérablement chuté en 2009. La demande en grain s'est maintenue cette année, malgré les récentes interdictions d'exportation en mer Noire. Les acheteurs étant à la recherche de nouveaux marchés, nous avons pu constater des routes plus longues, augmentant les "tonnes-miles" et donc le besoin en navires. [Suite page 2](#)

## Marchés maritimes : Bilan de l'année 2010 - Suite de la page 1

Le marché des vraquiers de grande taille, qui généralement tire le marché des frets, a montré une grande volatilité, tandis que les navires de petite taille ont généralement été plus stables avec des variations en sens opposé à celles des navires du type «Cape».

### Porte-conteneurs

Le marché des porte-conteneurs a reflété l'évolution de l'économie (Diminution du PIB de 0,6 % en 2009 et augmentation de 4 % en 2010). La baisse des volumes après la crise financière a fait baisser les taux à un niveau couvrant à peine les coûts d'exploitation.

Après un déclin vertigineux des volumes en 2009, le secteur devrait connaître une hausse des volumes de 10 à 12 % en 2010, ce qui ramènerait le marché global à un niveau légèrement supérieur à celui précédant la crise.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier, les taux de charte ont augmenté. Les taux de charte à 6/12 mois pour des navires de 2500 teus atteignent couramment une moyenne de USD 8.500 en 2010, comparés à USD 5.500 en 2009. L'amélioration est apparente sur toutes les routes et notamment sur les trafics Est/Ouest et inter-Asie.

Cette amélioration du marché a entraîné plusieurs commandes de navires neufs cette année, après une période de pénurie en 2009 (seulement 4 navires totalisant moins de 13.000 teus). Par contraste, 112 navires représentant plus de 660.000 teus ont été commandés en 2010. Environ 55 d'entre eux sont des navires post-Panamax, et des rumeurs de commandes de navires de 18.000 teus par Maersk circulent sérieusement.

Tandis que la reprise du marché des conteneurs est liée à la reprise des échanges et des volumes transportés, les opérateurs de navires porte-conteneurs se sont efforcés de réduire l'offre de tonnage en réduisant la vitesse, en désarmant et en annulant ou repoussant des commandes en cours de construction. Depuis la crise, environ 200 porte-conteneurs ont disparu du carnet de commandes, dont environ 30 % ont été annulés en 2010.

Ces actions ont contribué à renforcer les taux, au point que beaucoup d'armateurs sont maintenant sur le point de remettre en navigation leurs navires désarmés.

### Marché du pétrole

Le marché des navires pétroliers a connu une année 2010 un peu meilleure qu'en 2009. Cependant, les taux restent bas et il est difficile de prévoir une amélioration rapide des marchés.

Il est vrai que le marché pétrolier a mieux résisté aux effets de la crise financière que les autres secteurs maritimes, en partie en raison du prix modéré du pétrole qui a entraîné un stockage important. Cependant, les importations de pétrole ont connu une importante chute en 2009 et bien qu'une reprise soit constatée actuellement, elles n'ont pas encore retrouvé les niveaux de 2008.

Au même moment, les livraisons de navires neufs ont pesé sur le marché. La flotte pétrolière a augmenté d'environ 7/8 % en 2009, tandis que cette croissance s'est ralentie en 2010 à 4 %, en raison du retrait des monocoques atteignant la date limite d'utilisation.

La combinaison d'une croissance significative de la flotte au cours des deux dernières années et de la fin de la politique de stockage flottant, liée à la hausse de prix du brut a beaucoup pesé sur l'équilibre du marché et donc sur les taux.

Le 'Baltic Dirty Tanker Index' a enregistré une moyenne d'environ 880 points en 2010 contre 1.510 points en 2008 (580 en 2009). Parallèlement, le même indice pour le transport de produits raffinés s'est inscrit à 730 points en 2010 contre 1.155 en 2008 (485 en 2009).

