

# Gazette de la Chambre



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

Comité éditorial : Philippe Delebecque - Claude Goussot - Jean-Yves Thomas - Michel Leparquier

Editeur : Philippe Delebecque

3 numéros par an

Numéro 30- Hiver 2012/2013



"Ne quid nimis"

## Marchés maritimes : Bilan de l'année 2012

Barry Rogliano Salles

Liz Shuker - Responsable "Research & Information Services"

2012 a encore été une année difficile pour le transport maritime, qui a dû affronter à la fois des problèmes internes et un tassement de la croissance économique. Après une hausse de 3,8 % du PIB mondial en 2011, les prévisions initiales qui tablaient sur un résultat similaire en 2012 ont dû être révisées à la baisse à 3,3 % seulement. Ceci reflète non seulement la récession en Europe, mais aussi le potentiel modeste de croissance aux États-Unis et, ce qui est crucial pour le transport maritime, une croissance plus faible que prévu dans les pays émergents. Le taux de croissance prévu en 2012 n'est en effet que de 4,9 % pour l'Inde et de 7,7 % pour la Chine, alors que les prévisions étaient de 8,4 % en début d'année.

La domination de la Chine dans les principaux secteurs du transport maritime – notamment le vrac sec du fait de ses achats massifs de minerai de fer et de charbon, et le vrac liquide grâce à la croissance rapide de ses importations de brut – signifie que les performances économiques de ce pays et la situation du transport maritime sont étroitement liées. Le nouveau programme de relance récemment annoncé par le gouvernement a soulevé quelques espoirs d'une reprise en Chine, mais il reste à savoir si celle-ci se confirmera.

Actuellement les pays émergents permettent à la demande de transport maritime d'augmenter de 4 à 5 % par an, mais c'est un niveau beaucoup plus faible que durant les années de boom économique. Reste le problème pour l'industrie maritime, que cette augmentation de la demande est bien inférieure à celle de l'offre, le rythme de cette dernière étant de près du double de la demande.

À certains égards, le transport maritime va arriver à un tournant cette année, les volumes de livraison pour tous les types de navires sauf les porte-conteneurs devant atteindre un sommet. Le travail de rééquilibrage entre l'offre et la demande pourra alors commencer. Les observateurs du secteur peuvent tirer un certain réconfort du fait que le *ratio* navires en commande sur navires en service est maintenant retombé à un niveau de 18 % plus conforme à l'historique, comparé au pic de près de 55 % atteint en 2008.

Le niveau des démolitions a été élevé en 2012 et il devrait largement dépasser le record de 41 millions de tonnes de port en lourd envoyés à la casse en 2011. La majorité de ces démolitions a concerné des vraquiers, particulièrement les *Capesize*, qui avaient continué à profiter de bonnes conditions de marché jusqu'à la fin de 2010, mais ont depuis lors subi une longue période de taux de fret déprimés. L'âge moyen des *Capesize* démolis depuis le début de cette année est d'à peine 23 ans, ce qui illustre bien la pression subie par certains armateurs.

Si on met les volumes de démolition en perspective avec les livraisons neuves, les niveaux actuels ne représentent cependant qu'un tiers de celles-ci, ce qui confirme que les démolitions à elles seules ne permettront pas au marché de retrouver rapidement son équilibre.

Pour les chantiers navals, 2012 sera une année record, avec 160 millions de tonnes de port en lourd prévues être livrées. Pour la suite, ils devraient cependant connaître des conditions plus difficiles, leurs carnets de commandes étant relativement minces pour les années à venir. Bien que le redressement du secteur de l'offshore ait entraîné des commandes bienvenues, cela ne suffira pas aux chantiers, ce qui pourrait les inciter à baisser leurs prix, déclenchant ainsi des commandes supplémentaires.

A ce jour, les commandes devraient atteindre environ 50 millions de tonnes de port en lourd en 2012, ce qui est bien en dessous de la capacité totale du secteur de la construction navale. La grande interrogation en ce qui concerne la construction navale – mais également le transport maritime – est l'accueil réservé par les armateurs aux nouveaux "*eco designs*" des navires. Mis au point en réponse aux prix élevés des soutes, ces *designs* sont censés permettre des économies de carburant allant jusqu'à 20 % par rapport aux designs standard actuels. L'adoption généralisée de ces nouveaux designs par les armateurs pourrait entraîner une vague de nouvelles commandes et éventuellement réduire la surcapacité actuelle en rendant une grande partie du tonnage obsolète.

### Vrac sec

Après des performances meilleures que prévues en 2009 et 2010, le marché du vrac sec a pleinement ressenti en 2011 l'impact du nombre important de livraisons et 2012 a aussi été une année difficile. En particulier, le segment des *Capesize*, qui est traditionnellement *leader* sur le marché du vrac sec, a connu une année extrêmement volatile, la moyenne des taux des quatre routes T/C passant de près de 24 000 \$/jour en début d'année à 2 650 \$/jour au mois d'août, la moyenne sur l'année s'établissant à 7 300 \$/jour. Les taux pour les plus petites tailles de navires – *Panamax*, *Supramax* et *Handysize* – ont été plus stables, mais la tendance générale a été moins soutenue en 2012 que l'année précédente. Ainsi en 2012, le *Baltic Dry Index* (qui regroupe toutes les tailles de navires) a enregistré une moyenne de 918 points, contre 1 549 points en 2011.

La Chine est particulièrement importante pour ce marché, plus de deux tiers des exportations mondiales de minerai de fer et près d'un quart des exportations de charbon par voie maritime étant à destination de ce pays. En début d'année, certains estimaient que la production d'acier de la Chine pourrait chuter pour la première fois en 31 ans, mais l'annonce d'un nouveau plan de relance de 158 milliards de \$ en septembre a depuis galvanisé les importations chinoises et la production d'acier devrait finalement encore augmenter cette année. Cette éventualité d'une chute imprévue de la production d'acier, ainsi que la révision des prévisions de croissance du PIB du pays, soulignent toutefois que les taux de croissance de l'économie chinoise pourraient ne plus atteindre les sommets de ces dernières années.

Pour l'instant, le facteur le plus important reste l'augmentation de la taille de la flotte. Il faut en effet comparer la croissance de la demande de vrac sec qui devrait atteindre environ 4,5 % en 2012 avec la croissance nette prévue de la flotte (après déduction des démolitions) de près de 10 %. Pour les *Capesize*, la croissance nette de la flotte d'une année sur l'autre sera encore plus prononcée et atteindra 12 %.

#### **Transport pétrolier**

La situation du marché du transport pétrolier a été similaire en 2012, mais pas identique, à celle de 2011. Fin novembre, le *Baltic Dirty Tanker Index* atteignait une moyenne de 718 points pour les mois écoulés, un chiffre inférieur aux 782 points enregistrés en 2011. Le *Baltic Clean Tanker Index* s'est moins bien comporté, atteignant 632 points fin novembre, contre 719 en 2011. De plus, les prévisions indiquent maintenant que la demande de pétrole brut n'augmentera que de 0,8 % en 2012 et de 0,9 % en 2013.

La quasi-totalité de cette croissance de la demande aura lieu dans le Pacifique, particulièrement en Asie. Au contraire, les Amériques devraient connaître une croissance nulle tandis qu'une baisse de la demande est prévue en Europe. En termes de croissance de la flotte, celle-ci étant plus faible que dans le secteur du vrac sec, le déséquilibre entre offre et demande est moins prononcé. La flotte de pétroliers devrait augmenter d'environ 3 % en 2012, ce qui, combiné avec l'élimination progressive de la flotte de navires simple coque, devrait maintenir la capacité à un niveau comparativement plus gérable et permettre au marché pétrolier de commencer à retrouver son équilibre dans la seconde moitié de 2013

#### **Conteneurs**

Après une année 2011 très difficile, les taux de fret des porte-conteneurs ont enregistré une reprise au cours du premier semestre de cette année. Le *Shanghai Container Freight Index* qui avait plongé à moins de 900 points en novembre 2011, s'est rétabli autour de 1 200-1 400 points durant une grande partie de 2012. Il y a cependant eu des différences considérables entre les principales routes commerciales : les routes Extrême-Orient / USA ont obtenu des résultats relativement bons, alors que le trafic entre l'Extrême-Orient et l'Europe a chuté du fait de la récession en Europe ; les volumes transportés devraient diminuer au total de près de 3 % en 2012.

L'amélioration du marché du fret n'a cependant pas été directement répercutée aux armateurs. Les taux d'affrètement, qui avait mieux résisté que les taux de fret en 2011, ont chuté à la fin de l'année et sont restés au même niveau depuis lors. La mise en service de navires plus gros a entraîné la généralisation du "phénomène de cascade" des navires\*, ce qui a augmenté la pression sur le marché de l'affrètement.

Le futur dépendra beaucoup de la conjoncture économique mondiale, mais 2013 risque d'être une année difficile. Après une période durant laquelle la croissance de la demande de conteneurs a dépassé celle de la flotte, 2013 connaîtra une situation inverse, la demande n'étant prévue augmenter que de 5 % alors que la croissance de la flotte pourrait atteindre près de 7 %.

\* La mise en service de navires plus gros sur les grandes lignes Est/Ouest (Asie/Europe, Transpacifique) a entraîné le déplacement vers d'autres routes, Nord/Sud en particulier, des navires qui étaient en service sur ces lignes et qui ont chassé à leur tour les navires plus petits, lesquels se sont trouvés sans emploi. Ce phénomène de transfert des navires en "cascade" a augmenté la pression à la baisse des taux sur le marché de l'affrètement.