

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

(Janvier - Avril - Septembre)

Numéro 33 - Hiver 2013 / 2014



“Pirata est hostis humani generis”

Marchés maritimes - Bilan de l'année 2013

Thomas Bodel

MLTC (Maritime Logistic and Trade consulting)

www.mltc.fr

www.brs-paris.com

Selon les dernières prévisions du FMI qui datent d'octobre 2013, la croissance mondiale devrait être de seulement 2,9% en 2013, bien loin des premières estimations (3,3% en mai 2013), signifiant une croissance en baisse de 0,3 point par rapport à 2012. Après révision, la croissance américaine devrait quant à elle atteindre 1,6% contre 2,8% en 2012. Les pays en voie de développement devraient approcher les 4,5% en baisse de 0,4 points ; tandis que la Chine en particulier affichera 7,6% de croissance en 2013 en légère baisse de 0,1 point mais très loin des 10% de croissance affichés lors des 2 dernières décennies. L'Inde devrait enregistrer une croissance de 3,8% en hausse par rapport à l'année précédente mais très loin des 6,2% de 2011. Enfin, les dernières révisions ont été légèrement réévaluées pour la zone Euro puisque celle-ci devrait connaître un recul de son PIB de 0,4% au lieu des 0,5% annoncés cet été.

En ce qui concerne le commerce maritime mondial ce dernier s'est relativement bien comporté en 2013 même si la croissance des échanges a été moins soutenue qu'en 2012 passant de 3,9% à 3,5%, selon les estimations de Clarksons. Le volume des échanges devrait atteindre environ 9,6 milliards de tonnes en 2013 contre 9,2 milliards de tonnes l'année précédente. Sur les principaux segments de marché : les échanges de marchandises conteneurisées devraient progresser de 3% en 2013 contre 6,2% en 2012. Sur le secteur du vrac sec, les échanges en minerai de fer et en charbon sont restés robustes et devraient augmenter respectivement de 3,5% et 4,5%, poussés comme chaque année par les importations chinoises dont la demande s'est accrue au 3e trimestre. Enfin, en ce qui concerne le vrac liquide, le brut devrait connaître une progression comprise entre 1,2% et 1,5%, tandis que les produits pétroliers devraient augmenter de 3% contre 2% l'année précédente soutenus par la demande asiatique et l'Amérique du Nord.

Du côté de l'offre de transport le niveau des livraisons a diminué pour la 2e année consécutive, les armateurs essayant tant bien que mal de limiter la surcapacité de l'offre de transport face à une demande en berne. Pour l'année 2013, la capacité mise en service devrait être proche des 100 millions de tonnes tous segments de marchés confondus contre 150 en 2012 soit une baisse significative de 33%. Mis à part le marché des porte-conteneurs qui devrait avoir un niveau proche des années précédentes tous les segments de marché ont été touchés. Ainsi, les livraisons pour le vrac sec sont passées de 98 à environ 60 millions de tonnes (- 40%), tandis que le marché des navires pétroliers progresse de 22 millions de tonnes en 2013, contre 33 en 2012.

Signe d'une amélioration, les commandes de navires passées sur les trois principaux marchés sont restées actives en 2013 en particulier pour les navires de grandes tailles. Ainsi les commandes sur l'année en cours (octobre 2013) sont proches des 100 millions de tonnes contre moins de 40 millions de tonnes à la même période l'année précédente.

Enfin, le niveau des démolitions est en net recul par rapport à 2012 et devrait atteindre le niveau affiché en 2011 avec environ 40 millions de tonnes envoyées au rebut. L'âge moyen des navires envoyés à la démolition étant toujours en décroissance. La part de la flotte de moins de 15ans se situe autour des 80%.

Vrac sec

Après deux exercices compliqués, ponctués en fin d'année 2012 par une chute significative des taux de fret pour le segment des *Capesize* - principal moteur de l'évolution du *Baltic Dry Index* (BDI) - les observateurs du marché du vrac sec n'étaient guère optimistes pour 2013 ; d'autant plus, au regard du nombre important de livraisons encore prévues.

Si le 1er semestre 2013 a été marqué par des taux journaliers excessivement bas, notamment pour le segment des *Capesize* avec des taux en stagnation autour des 5 000 \$/j et même en dessous des taux de fret affichés pour des navires de plus petite taille (*Panamax*, *Supramax* et *Handisize*), la tendance au 2e trimestre s'est inversée grâce à une reprise de la demande (+ 6,7% sur l'ensemble de l'année 2013).

Ainsi, les armateurs ont dû répondre à l'augmentation de la production d'acier en Chine, la plus forte enregistrée depuis ces 3 dernières années (la production d'acier a été supérieure de +10% aux prévisions établies en début d'année). Cette hausse d'activité du secteur de la sidérurgie a eu pour conséquence de réduire les stocks en minerai de fer qui sont tombés à un niveau bas ; le plus bas constaté depuis 2007.

Cela s'est traduit au niveau du BDI par une hausse significative des taux de fret notamment pour le marché des *Capesize* qui est passé de 4 205 \$/j (niveau le plus bas constaté) à 42 211 \$/j fin septembre, soit une hausse de 893%. Si les taux de fret pour les *Capesize* ont atteint des niveaux exceptionnellement hauts qui n'ont plus été égalés depuis 2010, la fin d'année en revanche, risque d'être plus difficile comme en témoigne la chute constatée depuis le mois d'octobre (- 57%).

Transport pétrolier

La situation du marché reste morose en 2013. A fin novembre, le *Baltic Dirty Tanker Index* atteignait une moyenne de 642 points contre 718 points pour la même période en 2012. Le *Baltic Clean Tanker Index* concluait les 11 premiers mois de l'année sur une moyenne de 619 points contre 632 points en 2012. Il est intéressant de noter combien l'écart entre les 2 index s'est resserré durant l'année 2013.

La demande globale de brut néanmoins a progressé de 1,2% pour l'année écoulée et les analystes prévoient une évolution comparable pour l'année 2014. La croissance de la demande devrait être tirée par la zone Asie. L'Europe devrait de nouveau connaître une légère baisse tandis que les Amériques devraient progresser légèrement. L'exploitation du pétrole de schiste en Amérique du Nord et la réorganisation des capacités de raffinage ont fortement affecté la demande de transport maritime et notamment l'attractivité de certaines catégories de navires. Par exemple, les rendements journaliers d'un VLCC entre Ras Tanura et Ulsan ont été multipliés par 6 entre août et décembre 2013 pour atteindre un niveau record à 52 000\$/jour. Les conséquences de ce boom sont multiples et notamment la commande de 20 navires en une période très courte alors que le marché de la construction de VLCCs était atone depuis quelques années.

La capacité présente sur le marché a poursuivi sa progression ; ainsi sur l'année 2013, 304 navires ont été livrés tandis 109 navires en sont sortis. Le segment des *MR products tankers* (ndlr : *MR = Medium Range*) est intéressant à analyser puisque 78 navires ont été livrés pour seulement 16 démolis ou convertis.

Conteneurs

Les taux de fret des trafics conteneurisés sur les grandes routes mondiales, qui avaient fortement augmenté début 2012, ont entamé ensuite une baisse importante qui s'est poursuivie durant toute l'année 2013 malgré quelques améliorations de courte durée. Le *Shanghai Container Freight Index* qui avait atteint et même dépassé les 1 400 points à la mi-2012, s'est ensuite effondré au deuxième semestre et après une petite reprise à 1 200 points en début d'année 2013, termine celle-ci à moins de 900 points. Des différences notables subsistent cependant entre les principales routes commerciales : les routes Extrême-Orient / USA dont les volumes sont restés stables en 2013 par rapport à 2012, ont vu leurs taux de fret baisser régulièrement en 2013 tandis que les taux de fret entre l'Extrême-Orient et l'Europe ont subi des à-coups violents et répétés, alors que le trafic augmentait sur ces lignes de plus de 3 % en 2013 par rapport à 2012.

L'amélioration provisoire du marché du fret n'a pas profité aux armateurs. Les taux d'affrètement des porte-conteneurs qui avaient connu un début de reprise pour les navires de plus de 4 000 EVP au cours du premier semestre, ont rechuté durant la deuxième partie de l'année 2012 et sont restés atones durant toute l'année 2013, les *Panamax* en particulier stagnant sous la barre des 10 000 \$/jour. L'arrivée massive sur le marché de très gros navires (plus de 10 000 EVP) en 2013 a encore accentué le phénomène de "cascade" des navires de taille plus petite vers les routes secondaires et a maintenu la pression sur le marché de l'affrètement.

Dans une conjoncture économique mondiale qui est restée morose, 2012 et 2013 ont été des années difficiles pour les armateurs et les opérateurs de transport conteneurisé. Avec une croissance annuelle de la flotte atteignant plus de 6% en 2013 et une demande prévue augmenter de 3%, les conditions d'un retour à des conditions d'exploitation favorables ne semblent pas encore réunies.