

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 56 - Automne 2021



"Hora fugit stat jus"

Les lignes maritimes conteneurisées

Les dynamiques actuelles des marchés de taux de fret des lignes maritimes conteneurisées, éléments de logique et analyse des leviers.

Jérôme de Ricqlès

Senior Liner Shipping Expert

En toile de fond, le prisme de la logique des Comptoirs inversés sur l'axe Asie-Europe-Asie via Suez.

Dès la fin des années 80, alors que les maritimistes occidentaux restaient très attachés aux conférences maritimes, avec encore un attachement un brin nostalgique au conventionnel, les choses se sont accélérées avec le premier maillage mondial de l'armement d'État Cosco Container Line et d'une première force de frappe installée en douceur dans les grands centres portuaires mondiaux.

Les piliers d'une Chine "usine du monde" étaient posés, participant pleinement à une mondialisation accélérée par des coûts de transport marginaux et une offre de transport pléthorique à la charnière du nouveau millénaire.

Les compagnies chinoises se développent rapidement comme "bras armé" de l'appareil productiviste d'État, facilitant la diffusion mondiale des productions chinoises en particulier, et asiatiques au sens large (hors Japon). L'heure de la "revanche", et l'idée de "Comptoirs inversés" était née, encore à bas bruit, car les Chinois continuaient docilement leurs apprentissages maritimes, tout en s'inscrivant dans la grande marche séculaire 1949/2049, cent ans pour imposer sa vision du monde au monde.

L'Installation progressive de la surcapacité sur l'ensemble des grandes routes maritimes Est-Ouest, la fin des conférences maritimes en 2008, la course au gigantisme des navires, et des terminaux pouvant les accueillir, furent des étapes marquantes de ces vingt dernières années.

Jusqu'à la fin de la période pré-Covid, les taux de fret conteneurisés dérégulés post-conférence étaient tellement anecdotiques qu'ils étaient des composantes marginales du coût de la marchandise.

Grossir très vite ou risquer de périr disait déjà le visionnaire Jacques Saadé, bien conscient, à la fin de son règne, que le rouleau compresseur chinois était en train de se mettre en place. La taille compte pour peser sur l'échiquier mondial dans cette guerre économique moderne qui ne disait pas encore son nom, surtout si le marché reste durablement faiblement rémunérateur.

L'avortement très tardif du "P3" (projet très avancé de méga-alliance non chinoise (Maersk/MSC/CMA) en Juin 2014 sur intervention du ministère du commerce chinois (Mofcom) a finalement fait comprendre au monde maritime marchand que la Chine n'était, ni là pour nous faire plaisir, ni là pour faire de la figuration, et qu'il était illusoire de croire que l'Occident allait pouvoir peser durablement pour la faire changer d'avis.

Ce P3 avorté a finalement muté assez rapidement en "M2" (Alliance actuelle Maersk/MSC), ne laissant pas d'autres choix au troisième, CMA, que de rentrer dans une alliance d'obédience asiatique et principalement chinoise contrôlée par l'État (intégration COSCO, China Shipping Container Line, OOCL).

Au début, il y eut le Pirée en 2008 avec les premiers terminaux concédés à Cosco et l'orthodoxie financière allemande toute puissante sur un plan européen, servant sur un plateau une plateforme maritime géo-centrée communautaire dans l'espace méditerranéen. La tête de pont était créée, véritable Cheval de Troie dans l'espace communautaire.

Il est vrai qu'à l'époque, le port était en grève systématique et souffrait d'un sous-investissement manifeste, les investisseurs occidentaux ne se bousculaient pas au pays des fondateurs de l'économie maritime.

Dès 2016, confirmation chinoise qui s'empare cette fois-ci du port dans son intégralité, après l'avoir mis en coupe réglée les huit années précédentes. Dernièrement, en 2020, dernière pierre à l'édifice avec le contrôle total du système d'exploitation de données portuaires du Pirée, et donc du contrôle associé des informations d'une bonne partie des entrées et sorties marchandises en Europe communautaire méditerranéenne.

Toujours en Méditerranée occidentale, le maillage géographique continue avec Trieste, remporté in extremis à l'arraché dans les dernières heures de la gouvernance Salvini, dans des conditions particulièrement opaques, et les choses s'accroissent dans la zone Méditerranée avec Cherchell pour un nouveau port ultra moderne en eaux profondes en Algérie. Il est vrai qu'il était facile avec les Algériens de jouer sur les tensions avec le voisin marocain, et de la jalousie à peine cachée du succès de Tanger Med.

Enfin, tout dernièrement, le Monténégro et son port industriel de Bar, qui vient de tomber, également visiblement, dans l'escarcelle chinoise, d'une façon assez lamentable pour l'Union.

Sur le plan de la stratégie maritime marchande, nous pouvons considérer la Mer Adriatique comme quasiment déjà perdue pour l'Union Européenne ...

A noter que, vu avec le prisme chinois, l'Europe de l'Ouest et l'Afrique Nord-Equatoriale représentent une zone commune, l'Afrique Sub-Saharienne et le Maghreb faisant intégralement partie du dispositif des Routes de la soie dans sa composante sudiste mixant maritime et terrestre via la Méditerranée ou l'Est-Afrique avec une tête de pont Lamu-Mombasa au Kenya, complété par Djibouti.

En Méditerranée Occidentale, le port de Valence est très convoité par les intérêts chinois pour compléter leur maillage. Une fois passé Gibraltar, c'est Sines au Portugal qui aiguise des appétits, tout comme Dunkerque en France et Zeebrugge au Bénélux, pour ensuite continuer dans la rangée des ports du Nord-Continent dans sa butée Est avec Gdansk/Gdynia dans le cadre d'accords bilatéraux déjà finalisés dernièrement entre la Chine et la Pologne.

Tout cela s'est fait en à peine 10 ans, à bas bruit, et le réveil est difficile.....et puis, il y a eula Covid qui vient de rebattre profondément les cartes.

Sur un plan stratégique maritime marchand, la Covid a permis à l'ensemble de la communauté maritime en un peu plus d'un an de passer brutalement d'une gestion de type survivaliste à une forme d'opulence.

Pour être très franc, pour le plus grand étonnement de la profession, car personne n'avait vu venir le retournement du marché, alors que dans les états-majors des compagnies, l'heure était plutôt aux coupes sombres et aux énièmes restructurations et recapitalisations de "la dernière chance". Le spectre de la faillite retentissante de Hanjin de 2016 était bien présent dans l'ensemble des esprits.

Toujours dans cette mouvance pré-pandémique, Hambourg Sud est rentré dans le giron de Maersk, les trois compagnies japonaises historiques fusionnent leurs activités conteneurisées (création de ONE à partir des divisions liner container de NYK/MOL/KLINE), et le marché se reconcentre un peu plus autour des 3 grandes alliances dominantes que l'on retrouve aujourd'hui sous une forme stabilisée.

Les années 2018 et 2019 si proches de nous et pourtant déjà si lointaines furent des années de grandes inquiétudes pour les compagnies maritimes, ces dernières devant financer le premier cap du verdissement de l'activité tel qu'édicte par les nouvelles règles de l'OMI, rentrées en vigueur au 1er Janvier 2020, alors que le marché des taux était très peu porteur pour pouvoir le financer.

Comment un levier défensif devient un levier offensif ou "l'art" des compagnies maritimes de distiller des annulations d'escale programmées avec des préavis courts (*blanks sailings*).

Nous pourrions également parler de désynchronisation volontaire des services de ligne régulière. C'est en effet à partir de 2018 que les logiciels d'exploitation des compagnies dictent à ces dernières de ne pas faire partir des navires sous des 85% de taux de remplissage, et de ralentir volontairement les vitesses commerciales de ces derniers.

Ces pratiques ont eu pour effet de ralentir les rotations à l'extrême, en intégrant plus de navires plus grands. Ces renoncements temporaires, et répétés, à faire partir des navires, souvent avec des préavis très courts, visaient à freiner l'hémorragie financière qui frappait le secteur.

En 2019, les annulations d'escales programmées étaient devenues, pour l'ensemble des grands opérateurs du marché, la moins mauvaise façon de ne pas perdre encore plus d'argent ... C'est en ce sens que nous pouvons parler d'une arme défensive pour les compagnies maritimes.

L'arrêt de l'appareil productif chinois en février-mars 2020 pour cause de pandémie a conforté les opérateurs maritimes d'aller plus loin dans cette logique en "gelant" les départs. Le tournant du marché s'est fait en Avril 2020, quand la production chinoise est repartie et que l'Occident ressortait de sa première phase de confinement, avec une frénésie de consommation accélérée par le développement de l'E-Commerce, "quoi qu'il en coûte", pour paraphraser notre Président.

Les compagnies compriment alors, à peu près toutes en même temps, qu'il serait plus rémunérateur pour elles de contracter artificiellement l'offre en "départs navires" et en disponibilités de conteneurs, ce fut la période où les *blanks sailings* sont devenues offensives. Les volumes conteneurisés planétaires se contractent effectivement de 10% en 2020, mais avec un quadruplement des recettes moyennes ramenées au TEU.

Cette situation de retournement du rapport offre/demande sur le marché des taux de fret, directement lié à l'électrochoc de la Covid, et à la désorganisation planétaire, associée des chaînes logistiques, conforte aujourd'hui cette approche inflationniste du marché avec une demande soutenue, les grands ports américains et Rotterdam battant actuellement des records absolus de volumes transités.

La surchauffe des marchés des taux de fret qui pourrait siffler la fin de la récréation ?

Ce chaos tarifaire et organisationnel du marché maritime conteneurisé, tel que nous le vivons aujourd'hui, accéléré par la digitalisation, inquiète les élites de la planète de par sa démesure et son caractère totalement hors de contrôle.

Les perspectives les plus optimistes de croissance "post-Covid 2021" de décembre dernier s'emballent, "boostées" par une insidieuse inflation, alors que nous avons compris maintenant que le "post-Covid" n'est malheureusement pas pour demain matin, à l'échelle de l'humanité.

Cet état de fait inquiète au premier chef les puissants de ce monde; l'administration Biden par rapport à d'éventuelles violations du *Shipping Act* par les compagnies maritimes d'un côté, les Chinois, de l'autre, qui ne supportent pas la désorganisation actuelle du marché de l'évacuation de leurs productions au grand export. Dans le même temps, des incertitudes pèsent sur les capacités portuaires chinoises à traiter les volumes pour cause de résurgence épidémique sur la zone de Shenzen et de Ningbo.

Qui va "réguler" le premier ? L'État Chinois en demandant à ses compagnies nationales de faire atterrir le marché des taux de fret en douceur, en raflant au passage de nouvelles parts de marché à des niveaux très profitables ? On observe actuellement des offres tarifaires très agressives de Cosco et d'Alibaba sur la base de contrats commerciaux en Incoterms "rendus" de la famille des "D" en sortie de Chine. (*Règles Incoterms* : <https://tinyurl.com/sh7js7b9>).

Ou bien alors, les Américains, via un encadrement momentané des conditions d'accès à leurs marchés nationaux d'importation et d'exportation ?

Un fait nouveau assez remarquable est l'augmentation des vitesses constatées des navires. Le fuel est pourtant sur des points hauts au-dessus de 550 USD la tonne pour le fuel à ultra basse teneur en soufre (VLSFO), mais les vitesses sur le transpacifique remontent au-dessus de 20 nœuds ...

À part Matson, qui s'était démarqué dès le début de la crise en augmentant volontairement la vitesse, les gros faiseurs sur ce corridor n'avaient pas suivi jusqu'à maintenant.

C'est également un signe que le marché pivote actuellement. La demande est très forte, la capacité disponible largement utilisée, le marché des taux de fret très porteur.

Augmenter la vitesse crée de la capacité, et des leviers de facturation supplémentaires dans la même enveloppe de temps, tout en donnant aux autorités, qui seraient dans une posture de régulation, des gages de "bonne conduite" de la part des compagnies.

Ce choix de consommer plus un carburant plus cher doit également contribuer à un meilleur étalement des flottes dans les rotations, et constituer un levier pour accélérer la remise en horaires des services de ligne régulière pour se recalculer sur des fréquences hebdomadaires par port, jour fixe, heure fixe.

Pour boucler la boucle, l'équation revient aujourd'hui pour les compagnies à faire atterrir en douceur durablement le marché des taux de fret sur des points hauts, contrôler les attaques commerciales chinoises, et régulariser les services avec des vitesses commerciales relevées autour de 18 nœuds.

Ce dernier point cherchant également à pacifier des relations clients qui ont beaucoup souffert depuis le début de la pandémie.

A noter également que le digital change la donne, l'espace laissé libre à la discussion commerciale dans nos métiers n'ayant jamais été aussi restreint, il semble illusoire de croire à un retour en arrière à brève échéance sur ces nouvelles pratiques, au contraire !