

Gazette de la Chambre

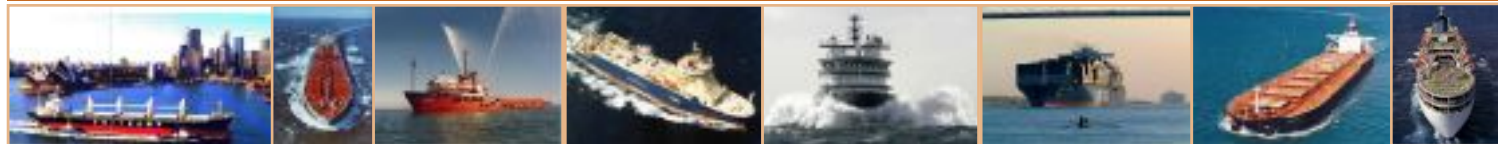


Lettre d'information de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris

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

Editeur : Philippe Delebecque

" Pacta sunt servanda "



Marchés maritimes : Bilan de l'année 2011

BARRY ROGLIANO SALLES

Liz Shuker - Responsable "Research & Information Services"

Presque trois ans et demi après la crise financière, de nombreux secteurs de l'industrie maritime sont encore soumis à une forte pression. Quoique le volume des échanges maritimes demeure robuste, l'Asie, et la Chine en particulier, continuant à tirer la croissance mondiale, l'année 2011 a vu un tassement de la demande et une augmentation des livraisons de navires neufs.

Nous assistons donc actuellement à la convergence de deux phénomènes : une crise économique mondiale qui a fortement ralenti la consommation, donc les échanges, et une surcapacité du tonnage de transport maritime, dûe à l'arrivée massive sur le marché de navires commandés pendant la période d'euphorie du secteur en 2006-2007. Une simple application de la règle de l'offre et de la demande peut expliquer ce à quoi nous assistons : trop de navires sur le marché, sur quasiment tous les types de transports, et une demande de transport stagnante, voire en baisse, à la fois sur les matières premières (vrac ou pétrole) et sur les produits industriels (conteneurs).

Ainsi l'IAE a prévu, pour l'année à venir, une augmentation de la consommation de pétrole de 0.8%, alors que la flotte va augmenter ses capacités de 8%. Et même si les pays émergents, les BRICS (NDLR Brésil, Russie, Inde, Chine, Afrique du Sud) ont des taux de croissance positifs, cela ne peut pas compenser la baisse de la demande dans les pays développés.

En ce qui concerne le marché maritime dans son ensemble, le volume des échanges augmentera de 3 à 4 % en 2011. Quoiqu'étant inférieur à celui atteint durant les années précédentes, ce taux de croissance demeure respectable et signifie que la demande globale est revenue au niveau atteint avant la crise, après la chute brutale enregistrée en 2009.

Parallèlement, le tonnage disponible a aussi fortement augmenté. Les années 2011 et 2012 sont effectivement des années record de livraison de navires neufs. 200 millions de tonnes doivent arriver sur le marché cette année, près de 180 l'année prochaine, quand - à titre de comparaison, - il en arrivait 100 millions en 2009.

C'est le résultat des commandes passées dans l'euphorie des années 2005-2007. À l'époque, l'argent facile permettait la spéculation sur le marché. Les taux de fret sur des gros vraquiers atteignaient 200.000 dollars/jour. Avec de tels revenus, n'importe qui pouvait rapidement rentabiliser un navire. Donc, il y a eu des commandes massives et des navires d'occasion vendus à prix d'or (plus de 150 millions de dollars US pour des gros vraquiers modernes).

Après une forte reprise en 2010 du marché de la construction navale, le niveau du carnet de commandes est resté modeste en 2011, la difficulté d'assurer le financement des navires se révélant être un des principaux freins. Les grands porte-conteneurs (Maersk montrant la voie avec ses monstres de 18 000 EVP) ont été particulièrement populaires, les principaux opérateurs de lignes luttant pour prendre le contrôle du marché grâce aux économies d'échelle que ceux-ci permettent de réaliser. Par ailleurs, les armateurs ont continué à commander un nombre surprenant de vraquiers malgré la grande quantité de navires déjà en construction, tandis que les commandes de méthanières connaissaient une forte reprise, avec environ 50 contrats signés contre 15 seulement l'année précédente. Contrairement à la norme, beaucoup de ces navires ont été commandés en spéculation sans être couverts par des chartes à long terme.

Il est à espérer que le ralentissement du marché va remettre de l'ordre. A commencer sans doute par les "green fields" chinois, ces chantiers qui ont poussé en quelques semaines au bord des fleuves, avec une grue et un slipway. 40% des chantiers chinois n'ont pas reçu de commandes depuis le début de l'année. Alors, même s'ils sont encore un peu soutenus par l'État, il y a fort à parier qu'ils ne vont pas tous résister.

Un autre signe montrant que les armateurs s'efforcent de s'adapter aux nouvelles conditions du marché, est le pic important qu'ont connu les démolitions en 2011. Le tonnage total démolé cette année pourrait même dépasser le pic précédent atteint en 2009 à la suite de la crise financière. Les activités de démolition ont été particulièrement stimulées cette année par le grand nombre de Capesizes envoyés à la casse. C'est la première année dans la période récente que ce type de navires est concerné par des démolitions massives.

Pour l'instant, l'industrie a évité les faillites importantes, mais 2011 a vu les premières fissures commencer à apparaître. Plusieurs sociétés américaines cotées en bourse ont demandé à bénéficier de la loi sur la protection des faillites, y compris pour la première fois un opérateur de transport pétrolier coté à la Bourse de New York, la société General Maritime. D'autres armateurs de renom, y compris parmi les plus grands, ont également été contraints de se réorganiser face à des pertes prolongées.

Vrac Sec

Après une année 2010 relativement bonne, le secteur du vrac a connu son premier challenge en 2011 avec des périodes prolongées de taux d'affrètement bas, particulièrement pour les Capesize. Le BDI s'est stabilisé en moyenne au niveau des 1 571 points, contre 2 800 points en 2010. Les Capesize ont vu leurs taux baisser en moyenne de 50% en 2011, les Panamax de 45%, les Supramax et les Handysize de 35 %. Le marché est resté cependant d'une grande volatilité et les Cape et les Panamax ont pu bénéficier de plusieurs pics de taux au cours de l'année.

Dans l'ensemble la demande de transport maritime est restée soutenue en 2011, avec un taux de croissance de 4 à 5 %, la Chine augmentant encore sa production d'acier et ses achats de minerai de fer tandis que les autres pays d'Asie et certains pays occidentaux regagnaient le terrain perdu après la crise financière. Parallèlement, le tonnage a augmenté, les chantiers navals continuant à livrer un grand nombre de navires. La capacité de la flotte de navires vraquiers devrait augmenter de 13 % en 2011, certains segments de celle-ci, notamment les Capesize, enregistrant même une croissance de 20 %.

Même si les décalages dans les livraisons de navires signifient que celles-ci risquent d'être encore plus importantes en 2012 qu'en 2011, le commerce maritime continue de surprendre le marché par sa capacité de résistance. Un ralentissement économique de la Chine pourrait toutefois avoir un impact négatif majeur.

Conteneurs

Après une remontée impressionnante des taux d'affrètement des porte-conteneurs fin 2009 et en 2010, le marché a récemment connu un renversement des tendances. Les incertitudes de la conjoncture économique dans les pays occidentaux ont eu un impact sur les volumes transportés sur les principales routes entre la Chine et l'Europe et sur le Transpacifique. Les taux de fret à l'EVP Chine-Europe, Chine-Côte Ouest des Etats-Unis et Chine-Côte Est sont actuellement inférieurs de 60 %, 30 % et 20 % respectivement à ceux d'il y a un an. Les volumes ont été plus faibles que prévus en fin d'année et le taux de remplissage des navires est actuellement inférieur à 90 % sur les routes principales. En conséquence, la mise à la chaîne de navires revient à l'ordre du jour, plus de 200 navires pour une capacité de 500 000 EVP étant sans emploi en décembre, ce qui représente le niveau le plus élevé atteint depuis mai 2010.

L'amélioration de la conjoncture constatée en 2010/2011 avait amené les principaux acteurs à commander des navires toujours plus grands, avec la conviction que seules les économies d'échelle pourraient assurer leur succès dans le futur. Au total, plus de 240 navires et 1,8 million d'EVP ont été commandés en 2011, avec une taille moyenne des navires de 7 500 EVP.

En ce qui concerne les prévisions pour 2012, l'offre et la demande semblent assez équilibrées, avec une croissance des volumes estimée à environ 6,5 % et une augmentation de la flotte de 8,5 %. Le résultat dépendra cependant beaucoup des conditions économiques en Europe et aux États-Unis. En effet alors qu'un ralentissement considérable des échanges Est/Ouest était constaté en 2011, les trafics Nord/Sud sont restés relativement robustes.

Tankers

Les conditions se sont détériorées de façon significative sur le marché pétrolier depuis 2010 et les taux actuels sont très faibles et souvent même négatifs, que ce soit pour le brut ou pour les produits raffinés. Le *"Baltic Dirty Tanker Index"* a enregistré une moyenne d'environ 777 points en 2011 contre 880 points en 2010, alors que le *"Baltic Clean Tanker Index"* a mieux résisté, avec une moyenne de 714 points en 2011 contre 730 en 2010. La demande mondiale de pétrole a maintenant récupéré de l'impact de la crise financière mais les perspectives sont incertaines et les agences de l'énergie ont régulièrement révisé leurs prévisions à la baisse au cours de l'année. Début Décembre 2011, la demande était prévue d'augmenter de 0,8 % en 2011 et de 1,4 % en 2012. Ces niveaux sont nettement plus faibles que l'augmentation attendue de la flotte pétrolière.

Conclusion

2012 risque d'être une année difficile. Mais, l'effet de ciseaux va jouer. La flotte vieillit, des navires vont sortir de flotte, avec seulement 85 millions de tonnes, les entrées de constructions neuves vont fortement ralentir en 2013. Le lissage du marché s'effectuera sans doute à cet horizon-là. Les prochains mois vont fatalement voir le marché se réguler : ceux qui ont commandé des navires trop chers il y a cinq ans vont avoir du mal à les rentabiliser. Il va y avoir des concentrations et des faillites. Les équilibres vont se reconstituer. C'est le propre de tout marché.

