



ISEMAR

INSTITUT SUPÉRIEUR D'ÉCONOMIE MARITIME
NANTES - SAINT NAZAIRE

Quelle reprise pour le transport maritime international?

Depuis le printemps 2010, le transport maritime semble être entré dans une phase de restauration de son activité après un an et demi de crise très marquée. Le retour de la croissance de la demande notamment en Europe, aux États-Unis et au Japon se traduit par une reprise plus ou moins forte même si la faible vigueur interroge. La Chine qui a été peu affectée par la crise pèse elle toujours plus fortement sur les trafics internationaux. Du point de vue de l'offre, la chute de la demande avait naturellement amené à l'inactivité une grande partie de la flotte, mais la politique de commande des dernières années alimentait une surcapacité structurelle. La reprise assez rapide de 2010 ne permet pas de réduire celle-ci avant quelque temps.

Retour d'activité

Le courtier Clarkson pronostique pour 2010 un volume d'activité maritime mondial de 8,3 Mds tonnes avec une croissance de +6% et dépassant même de 100 Mt l'activité 2008. La croissance du commerce mondial serait de +13.5% alimentée par le retour de la demande dans les pays avancés. Pourtant, la croissance de la zone euro ne sera que de +1,7% en 2010, aux États-Unis de +2,7% et au Japon de +2,3%. La Chine affichera une croissance encore plus forte avec +10.5%, l'Inde +8.5%, le Brésil, l'Afrique du Sud et la Russie +4%. Les pays émergents sont des marchés dynamiques pourtant même en difficulté (chômage, dette souveraine, monnaie) les économies occidentales restent les principaux moteurs de l'économie mondiale.

La Chine occupe néanmoins une place de plus en plus déterminante, elle n'est pas qu'une formidable consommatrice de minerais et un fournisseur de biens manufacturés. Elle pèse de plus en plus sur les marchés énergétiques, automobiles, de fournitures agricoles et industrielles, signe d'un monde qui doit faire de la place à 1,3 Mds de consommateurs.

Les vracs et conventionnels

La sidérurgie a été l'une des activités industrielles les plus touchées par la récession mondiale. La chute du BTP et de l'automobile et au-delà de bien des secteurs productifs consommateurs d'acier s'est vue dans un recul des activités maritimes liées à la sidérurgie. La croissance des flux de minerai de fer sera en 2010 de +10% avec 1 Mds de tonnes transportées après une année 2009 déjà positive +8% et avant une année 2011 que la World Steel Association annonce moins dynamique (+5,3%). L'Australie profite de cette forte demande (423 Mt en 2010) alors que le Brésil (295 Mt) retrouve ses marchés nord-atlantiques à la peine durant la crise et l'Inde (98 Mt) doit aussi alimenter aussi son marché domestique.

La Chine capte les deux tiers des échanges de minerai de fer mais avec 645 Mt la progression de cette année sera "modeste" (+5%) en raison du ralentissement du secteur sidérurgique chinois depuis mai¹. En octobre, la production chinoise affichait une croissance de +11% comme en 2009. Pour les autres grands producteurs, c'est un retour net à l'activité² à la hauteur de la dépression de 2009 (USA +44%, UE +29%, Japon +31%, +19% Corée). De son côté, l'Inde hissée au niveau de la Corée affichera une croissance moindre en 2010 qu'en 2009 (6% et 12%). Tout cela se traduit dans la demande de minerai de fer : UE +45% (131 Mt), Japon +22% (130 Mt), la Corée +13% (50 Mt).

La croissance du transport maritime de charbon en 2010 sera forte pour le charbon sidérurgique +15% (260 Mt) après un recul de 6% en 2009. Le charbon thermique poursuit sa croissance (744 Mt, 4,7%). La Chine produit 3.3 Mds de charbon par an et ses importations sont mineures mais assez croissantes pour peser sur le marché mondial avec 160 Mt cette année (125 Mt en 2009, 40 Mt en 2008). L'Inde est aussi un gros producteur (450 Mt) mais ses besoins notamment thermiques l'obligent à importer (100 Mt). L'Europe au premier semestre avait augmenté ses importations de charbon coke (+21%) mais le charbon vapeur était en recul (-25%). En termes de producteurs, l'Australie atteindra cette année 309 Mt de charbon exportées (+12,2%) devant l'Indonésie 243 Mt (+5,5%), la Colombie 68 Mt, les USA 64 Mt et la Russie 62 Mt.

Dans les autres vracs secs, les frets agricoles sont marqués eux par de fortes variations de production en raison du climat alors même que la consommation

¹ La maîtrise de l'immobilier et la fin de la politique de relance par les grands travaux d'infrastructure devraient ralentir la sidérurgie chinoise (une quarantaine de hauts fourneaux fermés).

² D'un point de vue évolutif, la production mensuelle mondiale sidérurgique au printemps 2008 était de 120 Mt avant de chuter à 80 Mt durant l'hiver 2008-2009 pour retrouver 110 Mt à l'automne 2009, 120 Mt en printemps 2010 mais avec un ralentissement depuis.

mondiale augmente d'année en année (2010-2011 blé +1%, maïs +3%, riz +3%). La production sera en baisse pour le blé, en hausse pour le maïs et le riz. Cependant, selon l'USDA la hauteur du stock réduira les échanges 2010-2011 du blé (120 Mt, -10%)³ mais ceux du maïs augmenteront (94 Mt, +14%) en raison des faiblesses productives américaines et chinoises et des stocks bas. Le riz restera lui stable (31 Mt). Les principaux consommateurs restent le Japon et la Corée, l'Égypte, l'Arabie Saoudite, l'Algérie ainsi que l'Indonésie.

Le soja est devenu l'autre grand marché agricole (graines, tourteaux) avec quelques pays dominant la production et l'exportation, les USA (51 Mt pour 2010-2011) devant l'Argentine (42 Mt) et Brésil⁴ (44 Mt). Les zones de consommations majeures que sont l'Extrême-Orient et l'Europe de l'Ouest. La consommation européenne (à dominante tourteaux) progresse bien (+6%) alors que la chinoise (à base de graines) augmente vite (+18%, 50 Mt en 2010). En 2010-2011, la croissance de ce marché sera de +8%. L'huile de palme avec 37.4 Mt en 2010-2011 est dominée à 91% par la Malaisie et l'Indonésie va croître de 7%. La Chine (20,3%), l'Inde (16,7%) et l'UE (14,4%) concentrent elles la consommation.

Les hydrocarbures

Le transport maritime de pétrole brut devrait être en 2010 situé à 1,950 Mdt (+4,6%) après un recul en 2009 (-55%), en retrouvant tout juste le niveau de 2008 de 1,964 Mdt. Le transport de produits raffinés sera lui de 793 Mt (754 Mt en 2009, 781 Mt en 2008). En termes de demande de pétrole, selon l'OPEP en 2010, pour les économies de l'OCDE le bilan est variable, car si l'Amérique du Nord retrouve une croissance avec 1.5% de même que l'Asie du Nord hors développée +0.9%. En Europe de l'Ouest, la déconsommation continue -1.44%. Pour les pays non OCDE, la croissance est forte +4.12% et même très forte pour la Chine +6.38%. La Chine devrait importer autour de 240 Mt de brut en 2011 (+20%) et l'Inde 165 Mt (+6%). Du point de vue des pays producteurs, la Russie est depuis 2009 le premier exportateur et se renforce encore cette année (+14%).

Le gaz naturel s'affirme lui d'année en année comme une énergie très demandée. En 2010, la croissance des échanges de LNG sera de 13% (205 Mt) après un recul de -5% en 2009. L'Europe est de retour sur le marché (+28%) alors que les gros consommateurs asiatiques reprennent leur progression (Japon +4%, Corée +8%)

³ Principaux pays exportateurs 2010-2011 : UE 22 Mt, Argentine 7 Mt, USA 33 Mt, Canada 15 Mt, Russie Ukraine Kazakhstan 19 Mt, Argentine 16 Mt.

⁴ Le Brésil s'affirme comme une puissance agricole en dominant les marchés du café (19% du marché), de la viande de bœuf (23%) et de poulet (38%), du sucre (53%).

de même que les Etats-Unis (+18%). La Chine produit 95% de sa consommation de gaz. Ses importations de LNG seront de 10 Mt en 2010 traitées par trois terminaux (16 sont prévus ces prochaines années). Les analystes pronostiquent une demande chinoise de plus de 50 Mt dans vingt ans. Les futurs besoins chinois et l'internationalisation de la demande incitent les pays producteurs à s'équiper en termes d'unités de liquéfaction. Le Qatar est passé cette année de 61 Mt à 77 Mt alors que l'Australie qui n'en possède que 20 Mt ambitionne 100 Mt à l'avenir.

Pétrolier grec dans le détroit du Bosphore (Photo ISEMAR)



Quelques diverses

Les produits forestiers avaient été fortement affectés par le recul de la consommation en 2009 des secteurs consommateurs de bois de construction et de papier. L'UNECE ne prévoit guère de changement dans une Europe en reprise économique lente et donc un secteur de la construction sans élan. En Europe, les bois sciés finlandais et russe affichent une croissance de +7% et +10% alors que la Suède recule (-8%) pénalisée par une monnaie renchérie. Le bilan pour les produits papetiers (pulpe, papier) est bon pour 2010 mais meilleur pour la Finlande intégrée à l'euro zone. Les exportations de bois sciés nord américains sont elles en très forte croissance (+31%), supérieures à 2008 avec une demande chinoise en augmentation constante.

Le secteur automobile a été l'un des plus affectés par la crise internationale. Pour 2010 (9 mois) les ventes mondiales sont dans une nette reprise (+13%) avec un marché chinois désormais hissé au niveau américain (13 M, +34%). Aux USA, la reprise est bonne (+20%) mais loin des chiffres d'avant la crise et une stabilisation depuis l'été. De son côté, l'Europe poursuit son recul en terme d'immatriculation (-3,5%) notamment dans la deuxième partie de l'année avec la fin des nombreuses aides nationales à la casse. L'Inde (+24,3%) et la Russie (+18,4%) tiennent leur promesse pour l'industrie.

Du point de vue maritime, le marché dépend essentiellement du Japon et de la Corée et pour les trois premiers trimestre 2010, la reprise des ventes de véhicules particuliers est à la hauteur de la chute de

2009 (Japon +43,2% contre -50%, Corée +36% contre -24%). Globalement, les flux maritimes après une chute de 35% devraient arriver à +25% soit environ 11 M d'unités (9 M en 2009, 14 M en 2008).

Le marché des produits frais échangés par voie maritime représente 117 Mt en 2010 dont la moitié est constituée de fruits. Le marché reefer maritime déjà en berne en 2009 semble ne guère aller mieux en 2010 en raison d'une consommation européenne morose, mais aussi pénalisée par la faiblesse de l'euro sur les bananes "dollar" sud-américaines et un marché russe (35% des frets reefer) qui reprend à peine son activité. L'activité du reefer conventionnel décline chaque année en termes de capacité face aux conteneurs, mais conserve encore un gros tiers des frets grâce aux besoins de marchés spécifiques (banane, Russie, viandes).

Les conteneurs

Selon Alphaliner, le volume de manutention portuaire de conteneurs devrait croître en 2010 de +11.6% (545 M d'evp), après un recul -8.6% en 2009. La croissance forte au premier semestre +18.6% est seulement de +6% au second. Clarkson annonce lui 138,5 M d'evp pleins (+12%) sur les navires cette année. En Europe, pour les trois trimestres, la reprise est forte pour les imports d'Asie (+20%) avec une forte reprise au printemps et un *pick season* estival plus précoce et un tassement cet automne. Les exportations européennes avec un euro déprécié sont aussi bonnes notamment vers les Etats-Unis (+14%).

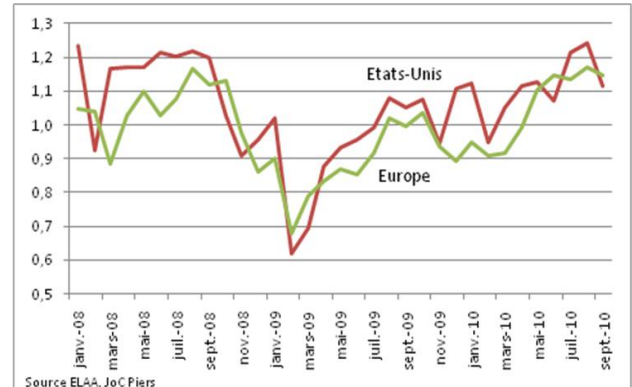
La tendance portuaire européenne est à la nette reprise avec pour les 9 premiers mois +17.2% à Rotterdam, +15.8% à Zeebrugge, +16,9% à Anvers, +13% à Valence et +14% à Gênes, mais seulement +10.7% à Hambourg et +5% à Barcelone déjà très affecté en 2010. Le Havre avec +8% bien moins touché par la crise en 2009 mais qui paye les conflits sociaux français.

Les États-Unis ont retrouvé au printemps un volume d'importation mensuelle de +1,2 M d'evp plus vu depuis 2007. Même si la fin de l'année amènera un tassement; 2010 devrait afficher +15% (14.6 M d'evp, 12.7 M en 2009, 15.2 M en 2008, 16.5 M en 2007).

En Chine, les données mensuelles de 2010 indiquent pour les 10 premiers ports un niveau record de plus de 100 M d'evp par mois entre mai et septembre, cependant octobre confirme un deuxième mois de recul. La croissance globale des ports chinois en 2010 sera de +20% (+17% à Shanghai, +26% Shenzhen, +18% à Ningbo). Busan et Yokohama sont au même niveau alors que Hong Kong et Singapour sont en dessous (12-13%) car moins utilisés pour les liens avec les pays

périphériques⁵. Pour les grands pays émergents, on notera le retour très fort des trafics russes (St Petersburg +47%), brésiliens (+20% à Santos), vietnamiens (Saigon +18.3%) et indiens (JNPT +8%, Chennai +30%).

Evolution des importations Asie – Europe / Etats-Unis (evp)



L'offre maritime

La crise de la demande qui a affecté les différents segments du transport maritime aurait sans doute été moins dure si les armements n'étaient pas englués dans la surcapacité héritée de commandes pléthoriques aux chantiers navals asiatiques. La crise de 2009 s'est donc accompagnée d'une réception régulière de nouveaux navires dont le marché n'avait pas besoin. Les opérateurs ont donc déployé tous les instruments possibles pour réduire cette surcapacité : démolition, désarmement, slow steaming, annulation et report de commandes. Finalement, hors des pertes parfois colossales et quelques faillites, le secteur dans son ensemble a bien résisté à la crise. Le retour de la demande permet en principe une augmentation des taux de fret mais à condition que la surcapacité ne les tire pas trop vers le bas.

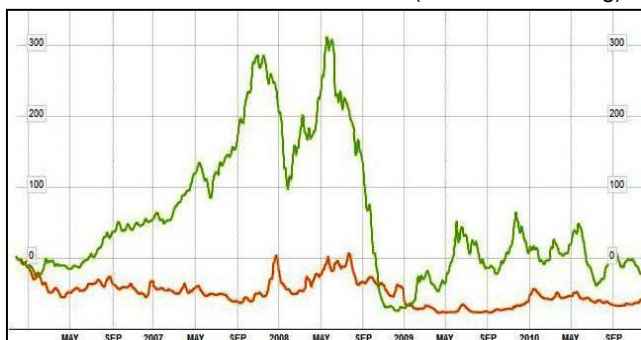
Dans le secteur du pétrole brut, le marché est stable et la croissance de la flotte est modérée, +7,5% en 2009 et seulement +4% en 2010. La démolition des tankers a été de 7 M tpi et s'est accentuée sur les dix premiers mois de 2010 (10.8 M tpi) mais se trouve bien loin du grand pic précédent de 2001-2002. L'utilisation des navires comme stockage de 149 unités (dont 37 Verry Large Crude Carrier) est tombée en octobre 2010 à 47 (16 VLCC). Le carnet de commandes est lui modéré avec 28% de la capacité actuelle (34% pour les VLCC). Le vrac sec et notamment dans le segment des grands trafics minéraliers (fer et charbon) se nourrit des appétits des économies émergentes. Les commandes ont été nombreuses et le maintien de la demande chinoise ne

⁵ Les trafics intra asiatiques hors feederling qui atteindront 12 M d'evp (+13 % en 2010) échappent de plus en plus aux deux hubs.

ralentit pas les choses. La flotte devrait progresser selon Clarkson de 15% cette année après 9,5% en 2009 en attendant +14% en 2011. La démolition forte en 2009 (10 M) s'est atténuée en 2010 (5,5 M tpi). Le carnet de commandes est toujours aussi colossal avec +55% pour tout le vrac sec et même +134% pour le Very Large Ore Carrier.

Les taux de fret du pétrole brut ont retrouvé l'hiver dernier un niveau plus important, comparable à 2007, mais la reprise assez forte s'est arrêtée durant l'été devant les interrogations économiques occidentales. Les taux de fret du vrac sec (BDI) ont retrouvé dès mai 2009 un niveau élevé, mais bien loin des records grâce à la demande chinoise. Depuis, plusieurs pics ont témoigné de tension sur le marché avec des va-et-vient de la demande chinoise et des problèmes de congestions dans les pays d'exportation minéraliers et en Chine (5% de la flotte). Dans les secteurs du pétrole comme des grands vracs la surcapacité est de 8-10% cette année avec un renforcement en 2011 pour le second.

BDI et BDTI évolution 2007 – 2010 (source Bloomberg)



La conteneurisation a connu à la fin 2008 sa première véritable crise de très forte ampleur. Face à la surcapacité, les livraisons ont été endiguées avec un décalage de 100 unités (550 000 evp) reportées de 2009 à 2010 puis de 65 unités (430 000 evp) reportées de 2010 aux années suivantes. L'année 2009 aura abouti à 1,07 M d'evp de capacité livrée, mais 2010 sera selon Alphaliner à 1,42 M d'evp (228 navires). Avec la reprise, depuis avril les livraisons ont repris un rythme de 100 000 evp par mois. Quant aux commandes, totalement stoppées depuis l'automne 2008, elles ont repris cet été (530 000 evp de capacité, une centaine de navires). Le niveau de commande est aujourd'hui de 36%.

L'autre partie du travail pour les armateurs a été de réduire la flotte existante. La démolition aura été en proportion de la flotte mondiale faible avec 311 000 evp en 2009 (170 unités) et sans doute 200 000 evp cette année alors que l'on pronostiquait 250 à 300 000 evp. C'est donc le désarmement qui aura servi à réduire la flotte (jusqu'à 1,5 M d'evp) mais aussi le réarmement à

retrouver très vite de la capacité. En avril 2010, le désarmement a entamé une chute pour tomber à 300 000 evp en juillet et 200 000 en octobre. Reste enfin, le rôle non négligeable du slow steaming qui a permis d'intégrer de nombreuses nouvelles unités livrées aux grands opérateurs (625 000 evp selon Alphaliner).

La croissance attendue ces prochaines années sera de 7-8% de progression ce qui reste néanmoins inférieur à la progression de la flotte. La flotte actuelle est de 13,8 M d'evp (+9,5% en 2010) mais cette capacité théorique est appelée à être fluctuante pour répondre aux variations de la demande internationale. En septembre 2010, la capacité opérationnelle des opérateurs avait été augmentée de +15% par rapport à septembre 2009 mais elle devrait reculer de 20% durant les mois creux de l'hiver. On s'attend donc durant cette période à un gel partiel de la flotte aux environs de 700 000 evp.

La crise de la conteneurisation s'est traduite par une chute des prix de transport plongeant les trésoreries dans le rouge. Entamée depuis l'automne 2009, la restauration des taux de fret était bien établie au moment de la reprise de la demande du printemps ce qui aura permis aux opérateurs de retrouver la rentabilité d'autant plus que les chargeurs se sont montrés empressés.

Néanmoins, l'effet saisonnier précoce s'est aussi terminé vite et depuis septembre les prix du transport chutent. Quant aux taux d'affrètement, ils ont retrouvé en juillet 2010 leur niveau d'avant la crise, mais ont marqué un petit repli avec le ralentissement de la demande de l'automne.

Les autres secteurs maritimes sont aussi passés par les problématiques de démobilisation de la flotte. Dans le secteur du reefer les taux de fret peinent à remonter (toujours inférieur au ¼ à 2008). La flotte déjà âgée des reefer est destinée à la démolition avec 41 en 2009 et sans doute le même nombre en 2010. Le désarmement supérieur à 20% en novembre 2009 arrive maintenant à 10%. Les commandes sont elles faibles (7 unités à construire, 3% de la flotte) dans ce secteur morose.

Pour les car carriers, l'activité n'est pas plongée dans une chute structurelle mais la crise de 2009 a été dure. Le désarmement aura là atteint 15% de la flotte et était encore à l'été à 10%. Quant à la démolition, une partie de la flotte agréée (une centaine de navires) a trouvé une fin de vie accélérée d'autant plus que les constructeurs se sont engagés dans un rééquipement de leur flotte à vocation industrielle (25% de la flotte).

Paul TOURRET, ISEMAR