



ISEMAR

INSTITUT SUPÉRIEUR D'ÉCONOMIE MARITIME
NANTES - SAINT NAZAIRE

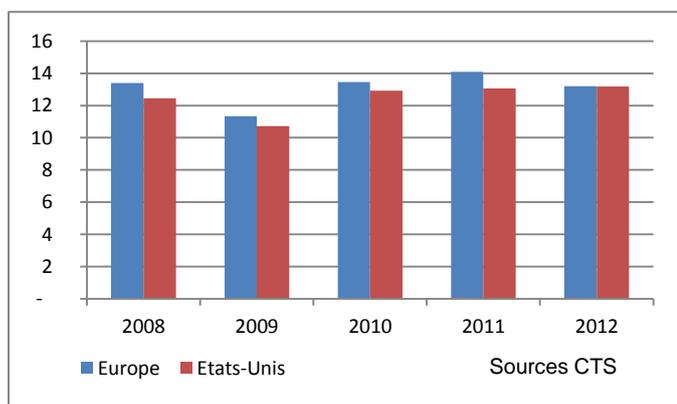
Conteneurisation : changement de paradigme

La crise de 2008 a immanquablement mis un terme à la croissance formidable de la conteneurisation entamée dans les années quatre-vingt et portée au plus haut dans la décennie suivante. La localisation d'une grande partie de l'activité manufacturière en Chine et en Asie du Sud-Est, tout en préservant le rôle des nations industrielles d'Asie du Nord-Est, ainsi que le développement économique de bien des régions (Europe Centrale, Russie, Brésil, Moyen-Orient, Turquie...), ont globalisé les échanges de conteneurs. La reprise de 2010 a été anéantie par les problèmes économiques européens et l'incapacité des États-Unis à réaliser un redémarrage véritable. La question d'un nouvel âge de la conteneurisation se pose. Cette interrogation est d'autant plus aiguë que le secteur s'est formaté sur les bases d'une forte croissance ajoutant aussi une crise sectorielle à la difficulté du marché.

La demande en 2012

La situation économique occidentale est importante pour considérer les échanges conteneurisés puisque les demandes européennes et américaines tempèrent une grande part de l'activité maritime mondiale. Depuis l'automne 2011, l'Europe est à nouveau en crise économique. En témoigne, le PIB de la zone euro qui a affiché l'an dernier un recul de -0.4%. Du côté américain, le résultat est moins catastrophique (+2.2% en 2012), mais la situation économique reste préoccupante. Dans les deux cas, le chômage atteint des niveaux records. L'année 2012 s'est traduite par un faible recul des flux de conteneurs pleins interocéaniques (-0.5%) avec notamment une forte régression des importations européennes (-4.4%) et une stabilité des importations américaines (0.6%). Spécifiquement, les importations d'Extrême-Orient ont régressé en Europe (-6%) et sont restées stables aux États-Unis pour la deuxième année de suite. Le recul des exportations du Moyen-Orient / Asie du Sud (-3.2%) comme d'Amérique latine (-4.9%) témoigne des effets de la crise européenne.

Importations d'Extrême-Orient (M evp)



La dynamique de la demande africaine et d'Asie occidentale (Inde, Golfe persique) permet de réduire un peu la chute d'activité des exportations d'Extrême-Orient qui au final affichent -1% en 2012. Les flux depuis les autres continents vers cette partie du monde ont eux aussi beaucoup régressé (-3.3%).

La crise est finalement plus profonde que durant les quelques mois de 2009, car elle touche simultanément à l'Ouest, les États et les consommateurs. La destruction d'emplois ne présage rien de bon pour le court terme. En l'absence de relance forte de la consommation (dont on sait qu'elle repose sur l'accès débridé au crédit), la conteneurisation entre dans une phase de stagnation vis-à-vis des deux marchés dominants. Elle touche par ricochet les pays manufacturiers exportateurs et leurs ports. Les exportations chinoises en valeur après avoir été encore de +8.9% en 2011 ont plafonné à 5.8% l'an dernier.

La seule note positive en Extrême-Orient est l'importance des flux intra régionaux (de l'Indonésie à la Corée). Le cabinet britannique Clarkson les annonce (hors feeding) en progression de 6.8% en 2012. Ce qui les situera à plus de 28 M d'evp pleins, soit presque 2 M d'evp de plus que les exportations cumulées vers l'Europe et l'Amérique du Nord. Cela restera vrai en 2013 alors que l'Europe est encore annoncée en recul. C'est donc en partie dans les ressources propres de l'Extrême-Orient que se situe l'essentiel de la croissance portuaire des ports alors même que le feeding vers les plus grands hubs de la zone élève encore plus l'activité régionale. Enfin, le dernier élément de la croissance de l'activité est l'étalement progressif de la conteneurisation en Chine qui concerne toujours aujourd'hui tous les ports avec une vingtaine de ports maritimes et fluviaux affichant des trafics supérieurs à un 1 M d'evp.

Les trafics portuaires, contraste Est Ouest

La chute des trafics européens se constate dans les ports européens. Dans un bilan morose, seuls deux ports sont dans une situation positive : Bremerhaven (3.1%) qui bénéficie de l'engagement des deux grands opérateurs Maersk et MSC et Le Havre (5%) qui tire (enfin) les fruits du développement de son port en eau profonde (Port 2000). Dans le Range Nord, les quasi-stabilités d'Anvers (-0.6%) et de Rotterdam (0.3%) paraissent plus positives que les reculs de Hambourg (+1.7%) et surtout de Zeebrugge (-10.6%).

En Méditerranée, Barcelone marque le pas (-13%), Valence (+3.3%) continue sa progression, Algésiras (+13%) profite toujours des difficultés de Tanger Med (-13%). Deux ports d'arrière-pays affichent deux records attendus, la barre du million à Marseille (13%) et celle des deux millions à Gênes (11.5%). Les hubs méditerranéens ont effectué une bonne année, aidés par l'activité de leurs groupes actionnaires, Cosco au Pirée (+25%), CMA CGM à Marsaxlokk (7%), Maersk et MSC à Gioia Tauro (18%).

Aux États-Unis, le bilan des ports californiens (-1%) tient en outre à la grève de 10 jours de l'automne. Les trafics ont progressé dans les ports du Nord-Ouest (comme à Vancouver) et sur la Côte Est (Savannah, Virginia Ports, Charleston, Houston) sauf à New York qui est resté stable (+0.3%).

Du côté chinois, 2012 a montré un contraste régional. Au Sud, les deux ports géants affichent des croissances faibles, Shenzhen (+1.6%) et Canton (2.2%) alors que le port du territoire autonome de Hong Kong recule (-5%). Au Fujian, Xiamen continue sa progression (11.4%) alors que Ningbo (14.4%) semble profiter des terminaux dédiés de plusieurs opérateurs (Cosco, MSC, APL). Toujours premier port mondial, Shanghai a néanmoins augmenté de seulement +2.5%. Plus au nord, les performances sont toutes importantes sauf au port de Pékin, Tianjin (+6.1%).

En Corée, le grand hub régional de Busan (5.7%) est toujours le cinquième port mondial. À Taiwan, le géant Kaohsiung (1.5%) doit faire de la place à Taipei (+68%). Au Japon, la situation est toujours à l'image de l'économie incertaine, en recul (Yokohama, Osaka) ou en faible progression (Tokyo, Nagoya).

En Asie du Sud-Est, le hub de Singapour a fait une bonne année (5.9%) avec une concurrence de TanjungPelapas (2.9%) moins dynamique alors que Port Klang a franchi la barre des 10 M d'evp (+2.5%). En Thaïlande, les ports sont le miroir du dynamisme économique du pays, Bangkok (1.4 M, +7%) et LaemChabang (5.9 M, +3%). Au Vietnam, le port de Ho Chi Minh City affiche +10% et passe au-dessus des 5 M d'evp.



MSC Capella (13 100 evp) à Valence, photo ISEMAR

La question de la surcapacité

L'arrêt des trafics mondiaux doit être mis en parallèle avec l'évolution de la flotte de porte-conteneurs. La croissance de la flotte a été un peu moins importante (6%) en 2012 qu'en 2011 (7.9%), mais Alphaliner annonce encore 9% en 2013. Les commandes sont moins vigoureuses, mais les prix très bas des navires incitent toujours les acteurs à acquérir des PC. Plusieurs armements asiatiques (Evergreen, Yang Ming) en profitent pour se doter à leur tour de géants.

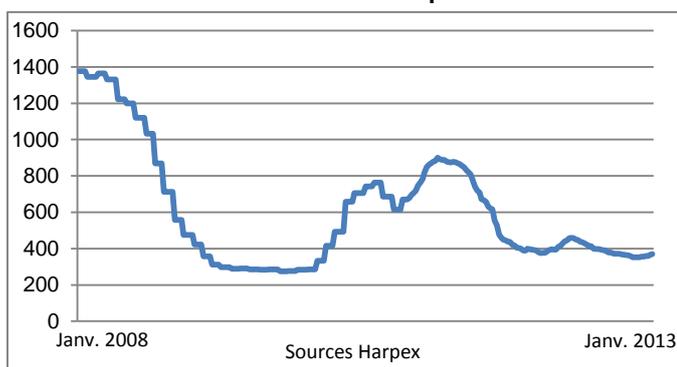
Les livraisons ont représenté 1.14 M d'evp contre 935 000 evp en 2011, 1.7 M sont annoncés en 2013. Cependant, les commandes ralentissent après 27 Mds US\$ engagés en 2011 seulement 4.5 Mds US\$ l'ont été en 2012. Les navires de plus de 10 000 evp¹, qui constituent déjà 12% de la flotte, vont croître en 2013 de 35%. L'arrivée des grands navires provoque, par report des unités, un changement de gabarits dans bien des segments géographiques.

La surcapacité manifeste devrait se traduire par du désarmement. Au printemps 2010, la reprise avait vu un retour rapide d'un million d'evp de capacité désactivée. Le niveau de désarmement a été stable jusqu'à octobre 2011 à un niveau plancher de 200 000 evp. La crise de 2011-2012 a rapidement ramené ce niveau de 600 à 800 000 evp. Dans ce volume, seuls 100 000 evp sont liés aux navires des opérateurs alors que la flotte affrétée est désormais le volet d'ajustement de la flotte mondiale lors des crises, mais aussi durant la baisse d'activité hivernale (fêtes occidentales puis chinoises). La démolition constitue un moyen d'ajustement de la flotte finalement peu utilisé avec 800 000 evp de capacité détruite depuis 2008, un chiffre plus bas que ce que les observateurs prédisaient. La démolition a éteint 300 000 evp en 2012 (178 unités) contre 80 000 en 2011 (équivalent à 2009, 370 000 evp). Un niveau de 300 000 evp devrait encore être atteint cette année.

¹ Les principaux opérateurs s'équipent de navires de plus de 13 ou 14 000 evp. Le CMA CGM Christophe Colomb de 16 000 evp est pour quelques temps le plus grand avant la livraison du premier classe "Triple E" de Maersk de 18 000 evp.

Reste enfin la navigation lente qui absorbe les excédents de la flotte notamment les plus grands PC livrés (900 000 evp selon Alphaliner). Surtout, le retour à des soutes très élevées généralise l'usage du *slow steaming* (17 nds) voir de l'*extra slow steaming* (14 nds). La conséquence directe de la surcapacité est le niveau très bas des taux d'affrètement. Le taux global d'utilisation de la flotte évolue autour de 80%. Les différents index présents témoignent qu'un retour à des niveaux plus rémunérateurs a disparu après le mois de mai 2011 et les records les plus bas de 2009 ont été presque atteints à la fin de 2012.

Taux d'affrètement index Harpex 2008-2013



Les armements à la recherche de la rentabilité

Le trio dominant (Maersk, MSC, CMA CGM) a conservé en 2012 toute sa puissance en termes de flotte opérationnelle avec un mouvement de ralentissement de la croissance de la capacité mise en service. Les croissances les plus importantes sont celles des numéros 4 et 5 mondiaux que sont Cosco et Evergreen. Le volume des commandes de l'armement taiwanais est aujourd'hui le deuxième derrière Maersk. L'effort de MSC est toujours important, en revanche CMA CGM confirme le ralentissement de son équipement.

Les suivants dans la hiérarchie ont gardé le même niveau en 2012 (CSCL) ou réduit leur capacité (Hapag Lloyd, APL NOL). Tous les autres armements asiatiques ont augmenté leur capacité et de manière très importante pour les deux Coréens (Hanjin, Hyundai). Parmi, les compagnies les plus affectées par les difficultés, on remarque CSAV (7^e en 2011, 20^e en 2013). L'opérateur a d'ailleurs vu des changements dans ses actionnaires comme chez Hapag Lloyd² et CMA CGM³ en 2011 alors que ZIM a été renflouée par la famille Ofer.

La question centrale de ce "nouveau temps" de la

²Un rapprochement entre Hapag Lloyd (TUI, intérêts privés, Land de Hambourg) et Hamburg Sud (famille Oteker) qui formerait le n°4 mondial est souvent évoqué notamment par l'un des principaux actionnaires, le propriétaire de Kunh + Nagel.

³Le groupe turc Yildirim contrôle 20% du groupe depuis 2011 et le Fonds Stratégique d'Investissement 6% depuis 2012.

conteneurisation est la suivante : comment les compagnies supportent les années difficiles d'activité depuis 2011 alors que leur équipement est toujours aussi fort en unité nouvelle ? Face à la surcapacité et au marché difficile, le géant danois a engagé un coup de force commercial avec l'introduction d'un service régulier garanti "Daily Maersk" entre l'Extrême-Orient et le Range Nord. Une réaction en chaîne a abouti à un rapprochement entre MSC et CMA CGM sur ce segment et quelques autres (CMA CGM restant alliée à Maersk en Méditerranée face à MSC).

Du côté asiatique, The New World Alliance et Grand Alliance se sont rapprochées pour former le G6 (APL, Hapag-Lloyd, Hyundai, MOL, NYL, OOCL). Le troisième regroupement asiatique Green Alliance (Hanjin, Cosco, K Line, Yang Ming) a réalisé un rapprochement pour l'Europe avec Evergreen. Les milieux maritimes s'interrogent sur un rapprochement de CSCL et Cosco même si on peut considérer qu'un géant économique comme la Chine n'a pas de raison de se priver de deux grands opérateurs.

Toutes ces coopérations opérationnelles (sorte de consolidations douces) visent à mieux maîtriser l'offre de service et à opérer des restaurations de taux de fret (*General Rate Increase*) tant nécessaires au compte d'exploitation des compagnies qui se sont retrouvées depuis 2011 face à des coûts de soutage très importants. Les taux de fret qui avaient chuté fin 2010 ont été vigoureusement restaurés au printemps 2012 notamment sur le lien Asie – Europe avant d'entamer une nouvelle baisse qui semble néanmoins moins catastrophique durant l'hiver 2012. L'augmentation (hors régime conférentiel qui subsiste sur le transpacifique) s'est faite avec la discipline collective des regroupements (maîtrise de la capacité, pas de guerre tarifaire). Peut-elle résister à une période trop longue de demande faible et de comptabilités dégradées?

Taux de fret Asie – Europe Index SCFI 2008-2013



La restauration brutale du printemps 2012 a permis aux comptes des opérateurs de connaître globalement une année finalement positive (1.7 Mds) après une année

2011 difficile (-5.2 Mds). L'exercice 2010 a quasiment gommé les pertes de 2009. L'industrie du conteneur sait bien que le retour des taux de fret au niveau imposé en mars 2010 comme en avril 2012 est celui qui garantit le mieux la rentabilité satisfaisante des armateurs.

Les manutentionnaires

Face à des marchés moroses, on peut s'interroger aussi sur la surcapacité portuaire. Déjà présente dans le secteur européen au moment de la reprise, les livraisons de nouveaux terminaux étendent encore le parc portuaire sur le Range Nord comme en Méditerranée : Barcelone Muele Prat et Wilhelmshavenen 2012, London Gateway en 2013, Rotterdam Maasvlakte 2 et Tanger Med 2 en 2014. Parmi, les projets plus mineurs il faut retenir le nouveau terminal de Stockholm, l'extension de Savone-Vado, mais aussi la fin du projet de Monfalcone ainsi que l'échec des terminaux récents de Great Yarmouth (GB) et d'Amsterdam.

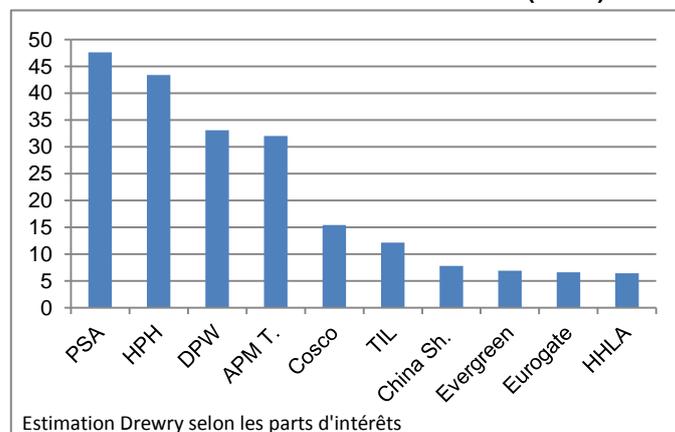
En Chine, le ralentissement des investissements portuaires est annoncé. Aujourd'hui, la dynamique portuaire concerne les pays émergents (Inde, Brésil, Turquie), l'Afrique de l'Ouest (Congo, Nigeria, Guinée, Sao Tomé...) en phase de rattrapage portuaire, le pourtour du Canal de Panama reformaté (Honduras, Costa Rica, Cuba) et sur le Pacifique (Colombie, Pérou). Les grands opérateurs internationaux de conteneurs continuent d'accompagner ces projets, les plus grands APM T / Maersk, PSA, HPH, DPW mais aussi les plus petits ICTSI (Philippines), Portek (Singapour, contrôlé par Mitsui Co.), SSA Marine (USA). A côté de cela reste une part importante d'acteurs nationaux en Europe (Peels Ports, PD Ports, Forth Ports, Noatum, TCB) tous contrôlés par des entités financières.

Le développement portuaire doit aussi s'appuyer sur des forces locales. L'existence de groupes économiques puissants au Brésil et au Chili portent tout ou partie des projets en cours. En Turquie le groupe Yildirim (Yilport) s'est engagé dans des terminaux de la mer de Marmara et est l'un des partenaires de CMA CGM (participation au capital du groupe et au terminal de Marsaxlokk). Au Portugal, le groupe Mota Engil possède tous les terminaux. Au Maroc, Marsa développe l'un des terminaux de Tanger Med 2 et le troisième terminal de Casablanca. En Russie, NCC appartient à des intérêts nationaux alors que Global Port a été repris par Maersk. Le développement portuaire chinois s'est appuyé sur des compagnies commerciales d'essence locale avec souvent le partenariat des manutentionnaires internationaux ou des opérateurs maritimes. Le plus important est celui de Shanghai (SIPG). Les deux grands opérateurs maritimes, Cosco et CSCL, sont engagés en Chine comme à l'extérieur. Cosco est

présent (seul ou en partenariat) à Singapour, Port-Saïd, Anvers et maintenant au Pirée, China Shipping à Los Angeles, Seattle, Damiette et maintenant Zeebrugge.

Le développement le plus récent et le plus significatif est celui de China Merchant Group. Les participations financières comprennent plusieurs terminaux chinois (Shenzhen, Xiamen, Ningbo, Tianjin, Qingdao, Canton / Nansha), SIGP à Shanghai et Modern Terminal à Hong Kong. L'entité China Merchants Holdings International s'est engagée dans le monde à Colombo (2011), Lomé, Kaohsiung et Djibouti (2012). Surtout, CMHI est devenue le second actionnaire (49%) de Terminal Link filiale dédiée aux terminaux de CMA CGM qui possède totalement ou partiellement des terminaux en France (Dunkerque, Montoir, Fos, Le Havre) et dans le monde. De son côté, MSC conserve des liens plus ou moins directs avec la manutention en Italie avec d'autres actionnaires (Venise, La Spezia, Gioia Tauro) et dans le monde avec Terminal Investment Ltd (TIL). La société reste particulièrement active avec des engagements récents en Russie (Saint-Pétersbourg), en Inde (Mundra), en Turquie (Asyaport), au Togo (Lomé) et au Brésil (Santos, Navigantes). En avril 2012, MSC a vendu 33% des actions de TIL à Global Infrastructure Partners (Crédit Suisse, General Electric).

Classement des manutentionnaires 2011 (M teu)



Les incertitudes des échanges internationaux d'un côté et les difficultés à bouleverser l'offre, de l'autre, à moins de tailler dans le vif (faillites d'opérateurs, démolition plus importante, fermeture de terminaux), laissent la conteneurisation dans une surcapacité flagrante et pénalisante pour les entreprises. L'industrie du conteneur a besoin d'un retour rapide à une croissance soutenue, il n'est pas sûr que l'évolution économique du monde le lui garantisse.

Paul TOURRET, ISEMAR