



Transport maritime, premiers bilans 2022 et perspectives 2023

L'année 2022 devait être la sortie relative de la crise sanitaire débutée deux ans plus tôt. À défaut d'éloigner définitivement la pandémie, une forme de normalisation économique devait s'engager y compris pour le transport maritime. Néanmoins, le 22 février, la violence et la destruction guerrière ont refait leur réapparition en Europe. La guerre russe contre l'Ukraine au-delà des dommages humains et matériels directs provoque une onde de choc politique et économique sur le Vieux continent et par écho vers le monde. L'année 2022 pour l'industrie maritime a donc pris une tournure qui est loin d'être une forme de normalisation attendue. Dans ces premiers jours de janvier, essayons un premier bilan maritime 2022 et de voir quelques perspectives 2023.

Une singulière crise pour le maritime

Au début 2020, un événement plus qu'imprévu a changé l'ordre des choses. Pour se concentrer sur le transport maritime, la première conséquence face aux phénomènes de confinement a été la crainte d'une grande crise économique mondiale. Le confinement a pris fin assez rapidement pour beaucoup d'activités, mais pas les plus "sociales" (loisirs, divertissements, tourisme). Par ailleurs, les gouvernements ont multiplié les aides économiques aux secteurs en difficultés comme aux particuliers. Ce qui devait être une grande crise est devenu un objet économique singulier par un boom des dépenses notamment aux États-Unis. Contrariés pour certaines de leurs consommations, les Américains notamment se sont reportés sur les achats de produits manufacturés d'autant plus facilement qu'il n'y avait pas d'effondrement économique. Le résultat le plus flagrant se trouve dans les 26 M d'evp pleins importés en 2021 aux États-Unis. Du côté européen, les volumes portuaires n'ont que faiblement progressé traduisant une relative prudence des consommateurs du Vieux continent.

Ce boom américain a provoqué en 2021 un gigantesque dysfonctionnement de la conteneurisation mondiale : congestion portuaire, retards des navires, annulations des voyages, manques de conteneurs vides. La ligne régulière n'avait plus rien de régulier. Dans un même temps, les tarifs du fret conteneurisé atteignaient des sommets jamais vus. Entre une offre consolidée des grands armateurs et une demande des chargeurs inquiets de l'arrivée de leurs

marchandises, le rapport de force s'est traduit par une envolée des taux de fret (multipliés par cinq par rapport à 2019). Il restera de cette période une amertume pour les clients de la conteneurisation d'excès de dysfonctionnements et d'excès tarifaires. Néanmoins, rappelons que le marché était avant tout positif. Les industriels, les distributeurs, les logisticiens ont profité de cette forte demande de la crise sanitaire.

Il reste l'image des profits exceptionnels réalisés par les compagnies maritimes. À l'inverse, la période précédente avait été marquée par une crise mondiale (2008), une crise européenne (2011) et une crise sectorielle (2016). Les profits des armateurs n'avaient pas été remarquables pendant dix ans. L'élévation des taux de fret s'est transformée en une manne pour les opérateurs. Le nouveau numéro 1 MSC, Maersk, CMA CGM comme Hapag Lloyd ont multiplié les engagements dans l'aérien et la logistique, dans les terminaux et les navires neufs. Pour ce dernier point, la poussée de revenus permet d'investir massivement dans les unités que demande le calendrier OMI d'efficacité énergétique. Il faut aussi penser aux énergies de demain et de nombreuses annonces préparent les besoins en bio-carburants et e-carburants.

Nouveau retournement du cours des choses

L'une des grandes craintes de la crise sanitaire était une fermeture massive de la Chine, de ses usines et de ses ports. Cette crainte a justifié la précipitation des chargeurs durant presque deux ans. Des confinements réguliers montraient que le risque était bien réel avant qu'en avril la politique zéro covid de Pékin et des autorités locales de Shanghai mette à l'arrêt l'une des premières zones économiques du monde et le premier port de Chine. Les temps de transit de la conteneurisation devaient encore se dégrader, mais finalement cela n'est devenu qu'un épiphénomène dans la confusion conjoncturelle de la conteneurisation.

La crise sanitaire ne devait devenir en 2022 plus qu'un bruit de fond à l'échelle du monde. Pour la conteneurisation, le retour à d'autres formes de consommation (loisir, tourisme), notamment aux États-Unis devait réduire le dysfonctionnement général. Les observateurs spéculaient sur un atterrissage en douceur. Leur première contradiction est venue du maintien de la consommation

américaine en 2022. Selon Hackett Associate, elle sera équivalente à 2021 avec 5,8 M d'evp pleins. Néanmoins, les effets de la surchauffe économique (inflation, pénurie marché du travail) provoquent l'affaiblissement de la croissance et une chute rapide des importations conteneurisées à la fin de l'année.

Du côté européen, la notion d'atterrissage est déjà plus relative avec une poussée moins forte de la demande et donc un retour à la normale en proportion. Les chargeurs à l'import comme à l'export attendaient surtout la fin des dysfonctionnements et des taux de fret moins stratosphériques. L'année 2022 en tout cas devait remettre les choses dans l'ordre.

Il ne va pas sans dire que le 22 février a changé les choses néanmoins la guerre russo-ukrainienne ne peut être à l'origine directe et mécanique d'une crise économique. L'économie globale peut être affectée par des conflits politiques locaux, mais en aucun cas ne peut être perturbée en profondeur (nonobstant des problèmes sectoriels liés à l'importance de la Russie et l'Ukraine). Toutefois, le conflit a été considéré comme une agression par les pays occidentaux. L'UE a mis en place des trains de sanctions contre la Russie au travers de huit paquets visant entre autres les marchandises russes (charbon, fer, acier, bois, engrais, pétrole, produits raffinés) et la fermeture des ports de l'UE aux navires russes (notion compliquée entre le propriétaire et le registre). On ajoutera les sanctions visant l'accès aux systèmes de financement et d'assurance.

Pour les produits russes, le dossier gazier est complexe, car le colossal volume de méthane russe n'était pas substituable à court terme donc sans sanction. La Russie a joué ici la contrariété avec une exigence de paiement en rouble pour son gaz terrestre qui a quasi stoppé les flux. Pour l'Europe, c'est donc le recours au GNL, mais l'objectif est bien de couper le lien de dépendance au gaz russe.

La guerre a provoqué un choc pétrolier avec une augmentation rapide du prix du pétrole avec deux pics au dessus des 120 \$ (mars, juin). La forte augmentation du prix du pétrole pèse sur l'économie européenne, mais la crise énergétique vient aussi de l'envolée du prix du gaz, renchérissant l'électricité. Le résultat est une inflation record et l'amorce d'une crise de la zone euro, réduisant à 3,2% la croissance "post covid" de 2022. Les ralentissements américains et européens pèsent sur les exportations chinoises. La politique sanitaire restrictive de la Chine a eu des conséquences conjoncturelles négatives sur le fonctionnement du pays, mais structurellement l'endettement des ménages et le spectre d'une crise

immobilière pèsent aussi sur l'avenir économique chinois. La croissance du pays sera de 3% en 2022. Le fournisseur du monde voit déjà une baisse de la demande mondiale visible dans la conteneurisation. Le seul avantage de la situation est de faire baisser le prix du pétrole par une moins forte demande chinoise. Le prix du gaz est lui plus difficile à maîtriser, car même si la demande asiatique se réduit, l'impérieuse nécessité des Européens de trouver des alternatives au gaz russe provoque une ruée vers les autres producteurs mondiaux en payant au prix fort.

Nouvelles routes du pétrole et du charbon

Pour le transport de pétrole brut, la crise sanitaire a été une vraie récession. Après un pic spéculatif au printemps 2020 devant l'effondrement du prix pétrole, la réalité a été une baisse de la demande mondiale. Le trafic maritime a chuté de 7% en 2020 et encore de 1% en 2021. L'augmentation du prix du pétrole en 2022 n'est pas favorable aux échanges. Il faut alors entrer dans les subtilités des enchaînements des "années covid" qui font que les comparaisons annuelles ne valent pas grand-chose. La seule chose visible est bien que les trafics maritimes de brut en 2022 (2 Mds t) sont de 4 à 5% inférieurs à ceux de 2019. Le raffinage mondial est donc affecté par la crise économique en cours. Le trafic de produits raffinés (1 Mds t) serait lui resté stable et le GPL porté par la demande européenne.

Le système euro-russe était celui de la proximité géographique. L'UE a importé du pétrole brut et des produits raffinés russes jusqu'à leur interdiction respective le 5 décembre 2022 et le 5 février 2023¹. Il n'est pas dit qu'il n'existe pas des phénomènes de détournement de ces sanctions, mais on rentre dans le domaine du "dark shipping" propre aux politiques de sanctions maritimes. La géographie des échanges va changer en 2023. La recherche de brut et de carburants au-delà de l'Europe allongera les routes maritimes. Depuis 2022, les expéditions du pétrole russe à bon prix croissent vers l'Asie. La Chine est passée de 15% à 25% comme destination du brut russe et l'Inde de 0 à 25%.

Le marché du charbon est lui aussi perturbé. La Russie représente 13,5% des fournisseurs des Européens, ce qui provoque déjà une perturbation. Moins stratégique pour l'Europe, le charbon russe a été sanctionné et trouve maintenant de nouvelles destinations. Si on regarde les statistiques de Clarkson, on constate que l'Europe réduit ses entrées de charbon sidérurgique (-2%) à cause du ralentissement. En revanche, les importations de charbon thermique (+20%) progressent pour compenser le surcoût du prix du gaz. Du côté de l'Asie, le charbon coke est stable

¹ Le G7 a aussi établi un prix plafond d'achat du pétrole qui reste transportable par des opérateurs européens vers des pays tiers.

comme le charbon thermique pour le trio Japon – Corée – Taiwan. La demande de charbon thermique plonge en Chine (-17%) avec le ralentissement économique, mais augmente fortement en Inde (+20%) à la faveur de la disponibilité du charbon russe à bon prix.

La course européenne au GNL

L'UE en 2021 a importé 111 Mt de gaz russe par voies terrestres et maritimes, soit 40% de sa demande. Le GNL russe ne constituait que 4% des approvisionnements en méthane de l'Union. Le gaz russe n'est pas sous sanction, mais il faut politiquement pour l'UE réduire la dépendance. La Commission a demandé, en juillet, de baisser de 15% la consommation de gaz en Europe d'ici au printemps 2023. Les pays disposant de capacités GNL en ont importé un maximum en 2022. Ainsi, la France a pleinement rempli ses réserves.

En 2022, l'Europe (UE, GB, Turquie) va importer autour de 125 Mt de GNL contre 82 Mt en 2021 (+65%). Le marché européen passera à l'échelle du monde d'un cinquième à un tiers du marché mondial. L'Europe a importé du GNL russe à peu près comme en 2021, mais s'est surtout tournée presque exclusivement vers les États-Unis pour cette surdemande de 45 Mt. De toute façon, la capacité mondiale de liquéfaction n'a progressé que de 16 Mt en 2021 et 2022.

Déjà le ralentissement chinois réduit la demande (-20%) et permet des réajustements des échanges mondiaux, mais surtout les Européens payent au prix fort et le gaz se détourne des autres consommateurs. L'Inde a déjà baissé sa demande (-6%) et des clients sud-américains vont disparaître. Naturellement, les taux de fret déjà portés par la demande asiatique fin 2021 ont encore été multipliés par deux cette année.

L'équation gazière mondiale n'est pas simple. Comment substituer le gaz russe terrestre pour l'Europe (100 Mt) par du GNL de toutes origines sachant qu'il existe aussi une demande asiatique (Chine, Japon, Corée, Taiwan, Inde) même si elle recule avec le ralentissement actuel. Pour le GNL, la limite n'est pas la disponibilité en gaz naturel, mais dans le fonctionnement du système, c'est-à-dire les capacités en train de liquéfaction dans les pays extracteurs (472 Mt/an mi-2022), la taille de la flotte de méthaniers (650 navires) et l'existence des terminaux d'importation terrestre ou maritime².

La nouvelle donne gazière demande à faire croître les capacités de liquéfaction et de navires GNL. Cela repose aujourd'hui essentiellement sur le projet du Qatar de faire

passer sa capacité de 77 Mt/an à 126 Mt/an d'ici 2027. QatarEnergy stimule aussi le marché avec des commandes de navires (150) en Corée et Chine avec des partenariats avec les grands opérateurs GNL. Le reste du marché proviendra des États-Unis, du Canada et du Mozambique. Reste, la question du gaz russe. Les flux de GNL de Russie arctique sont viables surtout pour le marché européen de proximité en raison du coût des méthaniers "classe glace". Le Japon qui importe déjà du GNL de Sakhaline reste intéressé par le gaz arctique, mais les Occidentaux se désengagent des projets. La Chine bénéficiera à terme d'un nouveau gazoduc en Sibérie orientale (Power of Siberia 2).

Les grains, la conséquence la plus directe de la guerre

Les terres de Russie du Sud et d'Ukraine sont parmi les meilleures terres agricoles au monde. Depuis une décennie, les capacités productives (16% des céréales majeures) se sont élevées dans les deux pays et forcément la guerre a des conséquences. Déjà, elle concerne une partie de l'Ukraine dans ses productions et pour ses ports. Elle concerne aussi la Russie avec les sanctions européennes. Dans les faits, la Russie conserve ses clients et l'Ukraine a bénéficié d'un accord négocié par la Turquie et l'ONU pour éviter une crise alimentaire mondiale³.

Selon Clarkson, les échanges de blé et maïs vont reculer de 3% en 2022 (360 Mt). La Russie sera au même niveau qu'en 2021, mais l'Ukraine passe de 49 Mt à 28 Mt avec le conflit. Les exportations nord-américaines et européennes baissent aussi mais les apports du blé argentin et australien comme du maïs brésilien permettent de maintenir l'offre mondiale des deux céréales. De son côté, le soja qui est peu touché par le conflit ukrainien va lui aussi reculer (-5%) en raison de la baisse de la demande chinoise.

L'impact du conflit ukrainien sur les autres vracs et trafics conventionnels (acier, bois, engrais) est à plusieurs échelles. Le premier est de priver des productions russes de produits sidérurgiques, d'engrais et de bois des marchés européens. La seconde échelle est la récession qui se met en place qui fait reculer la demande. Cela se traduit par la baisse européenne du minerai de fer (102 Mt, -6%). Les importations chinoises reculent (1,1 Mds, +1%), mais aussi celles du Japon (109 Mt, -4%), de la Corée (70 Mt, -6%) et Taiwan (25 Mt, -4%). Selon Clarkson, l'ensemble des vracs devrait connaître une contraction de -2% en 2022 soit tout de même 100 Mt de moins qu'en 2021 (seulement -0,7% en tonnes miles).

² Pour l'Europe, il faut plus de terminaux avec la solution rapide des Floating Storage and Regasification Unit (FSRU), en France au Havre mais aussi en Allemagne (5), en Italie (3) aux PB (1), Finlande/Estonie (1) et en Grèce (1). Soit au total 36,4 Mt/an de capacité GNL.

³ Le corridor humanitaire mer Noire début décembre avait concerné 500 navires de maïs, blé, tournesol (12 Mt). Si le blé va vers les pays en voie de développement le maïs est lui orienté vers le bétail des pays développés.

Conteneurs, la fête est finie

Avec la crise énergétique, l'économie européenne entre dans une phase difficile. Comme en 2009 et en 2012, cela se traduit par une baisse des importations conteneurisées. Sur 10 mois, les volumes entre l'Asie et l'Europe sont en recul par rapport à l'an dernier (-8,3%) et surtout à 2019. La crise est bien là du côté européen. Selon l'association américaine de la vente de détail (NRF), le volume de conteneurs importés aux États-Unis en 2022 sera le même qu'en 2021 et donc toujours à +20% par rapport à 2019. Néanmoins, le recul est en cours. Les flux transpacifiques ont baissé de 4,1% en octobre. Selon le BIMCO, la conteneurisation devrait reculer de 4% par rapport à 2022 (soit 1% de plus qu'en 2019), mais il reste encore une incertitude sur la chute des trafics à la fin de l'année. Pour l'instant, les chargeurs réduisent leur demande par surstock et anticipation des méventes de l'hiver.

En tout cas, la fin des dysfonctionnements ne provient pas de la normalisation économique attendue, mais d'une crise. La ligne régulière peut retrouver de la régularité, moins d'attente sur rade, moins de retard, moins d'attente des conteneurs vides. Les annulations de voyages reprennent, car il s'agit d'une forme de régulation de l'offre au fil de l'eau au-delà de la baisse de la capacité structurelle offerte par les armateurs sur les différents marchés. Les armateurs rendent les navires affrétés et désarment de plus en plus. Néanmoins, la chose la plus attendue était bien la baisse des taux de fret dont le thermomètre est l'indice composite des marchés spot depuis la Chine qu'est le Shanghai Container Fret Index. L'année 2022 a été une longue chute. Après un zénith au début à 5 100, le SCFI est tombé en deux temps, doucement au printemps et brusquement à l'automne. À la fin de l'année, il est retourné au niveau de 2019. Très logiquement, les taux d'affrètement suivent à des niveaux de crise.

Les profits records des opérateurs de lignes régulières ont commencé au troisième trimestre 2020 et se sont prolongés durant deux ans. Le ralentissement en cours change la donne et les revenus vont naturellement plonger fin 2022. Les compagnies auront maintenu les investissements que permettent les recettes, dans quelques terminaux, mais surtout dans la flotte. La flotte comprend déjà fin 2022 presque 5 700 porte-conteneurs pour 26 M d'evp de capacité. Le carnet de commandes comprend un millier de navires pour 7,5 M d'evp.

Le retournement de marché change-t-il la donne ? S'il faut réduire la flotte, le nombre de navires de plus de 20 ans selon Alphaliner est autour de 1 100 unités qui ne représentent que 2,5 M d'evp. Il est donc possible que la conteneurisation connaisse à nouveau une surcapacité de navires. Néanmoins, au-delà, on sait bien que l'enjeu avec

le calendrier OMI d'efficacité en termes d'émission de CO2 pour les navires existants (EEXI) et à construire (EEDI) pèse sur la flotte. La modernisation de la flotte conteneurisée demandera sans doute des destructions de navires d'âge moyen, la petite crise en cours va accélérer le mouvement.

Perspectives 2023

Le bilan économique de l'année 2022 se résume en quelques chiffres à l'échelle du monde, une croissance correcte de 3,2% selon le FMI et des échanges mondiaux à 3,5% selon l'OMC. Le bilan maritime est bien moins favorable avec seulement +0,9% pour le commerce maritime mondial et un recul de la conteneurisation (-4%). La crise énergétique et le ralentissement européen ainsi que les problèmes de la Chine se constatent bien sur les mers.

Pour 2023, la perspective pour la croissance mondiale est de 2,7%. On annonce pour la Chine un retour à une croissance plus forte (4,3%), mais la zone euro et les États-Unis vont connaître une année difficile avec des croissances nulles. Les chiffres de l'OMC pour 2023 sont d'une croissance de 1%. Les importations européennes sont annoncées en recul et celles des États-Unis en perte de vigueur. Les projections sur la conteneurisation semblent encore un exercice périlleux et le spectre d'une guerre des prix entre opérateurs est parfois annoncé.

Reste le front du pétrole. La baisse d'activité de la Chine réduit la demande qui conjuguée à la crise européenne a ramené le prix du pétrole autour de 80 \$ ce qui est un bon point pour le Vieux continent. Néanmoins, le prix du gaz et la déficience nucléaire française pèsent sur le prix de l'électricité. Reste une dernière variable qui joue sur le commerce international, la parité euro-dollar, la crise européenne jouait contre la monnaie commune, mais l'évolution négative de l'économie américaine laisserait le taux de change à 1,10 \$.

Condamné à s'adapter à la croissance mondiale, mais ballotté par les crises économiques ou politiques, le transport maritime est toujours pris dans la difficile adaptation de l'offre et de la demande. Les bulles de prospérité équilibrent les temps difficiles. Pour l'avenir, la contrainte environnementale (taxes, quota carbone) ajoute une problématique à la nécessité des investissements. Pour l'instant, le trafic maritime va progresser moins vite et certains navires (pétrole, gaz) vont faire des routes plus longues.

Paul TOURRET