

## CONTEXTE ECONOMIQUE

### ***Pétrole brut : embargo de l'UE face à la menace iranienne de fermer le détroit d'Ormuz ?***

La poursuite du programme nucléaire controversé de l'Iran pourrait engendrer un embargo européen. Le cours du pétrole a varié à la hausse, les prix du Brent et du West Texas restent stabilisés au dessus de 100\$ le baril et seront sensibles aux décisions géopolitiques à venir. Le détroit d'Ormuz concentre près d'1/6<sup>e</sup> du transit mondial de pétrole brut. Néanmoins, ces sanctions affecteraient dans une moindre mesure les exportations iraniennes de pétrole brut à destination du marché asiatique. Les pays européens les plus demandeurs du pétrole iranien sont la Grèce, l'Italie et l'Espagne. Un éventuel embargo engendrerait des coûts pour ces Etats dont l'économie est déjà fragilisée. L'UE négocie avec l'Arabie Saoudite pour couvrir la baisse d'approvisionnement créée par l'embargo.

### ***Exportations d'acier brut du Japon à la baisse***

Cette chute d'export d'acier, en repli de 6,2% comparé à l'année précédente, va prendre le dessus sur la forte demande du secteur automobile japonais. Les deux grands du secteur sidérurgique au Japon, Nippon Steel et JFE, ont réduit leurs exportations en raison du yen fort et des inondations en Thaïlande (où se trouve une partie de leurs chaînes de production automobile). La demande d'acier des constructeurs automobiles japonais se maintiendra et les exportations vers la Thaïlande devraient reprendre au trimestre prochain, malgré les incertitudes persistantes liées au cours du yen et à la crise de la dette européenne.

## PORTS & OPERATEURS

### ***MAERSK investit 900 MUSD dans un nouveau terminal à conteneurs au Mexique***

L'opérateur danois APM Terminals, vient de remporter la concession pour une durée de 32 ans, du nouveau terminal à conteneurs du port de Lazaro Cardenas situé au Mexique. L'opérateur dont la cible est le marché de la Côte du Golfe des Etats-Unis devra investir 900 MUSD pour la construction du nouveau terminal. La 1<sup>ère</sup> phase du projet étant prévue pour 2015. Le nouveau terminal, qui pourra accueillir les PC de dernière génération, disposera de 102 ha de terre-pleins, de 1485 ml de quais (4 postes), ainsi que d'un tirant d'eau porté à 16,5 m. En outre, ICA (importante société de construction au Mexique), a conclu un partenariat avec l'opérateur pour une prise de participation à hauteur de 5%.

### ***Hyundai entend renforcer sa présence en Corée du Sud grâce au Pier 500 du Port de Los Angeles***

California United Terminals, avec l'aide de la société mère Hyundai Merchant Marine, a obtenu l'autorisation de mener à bien le projet Pier 500 au port de Los Angeles. Ce projet mettra en place un nouveau terminal à conteneurs de 80,9 ha équipé d'un système de rails « on-dock » qui permettra le chargement au Pier 500. Cet événement est prévu dans l'optique de dynamiser les flux de marchandises en provenance et à destination de la Corée du Sud. En effet, les principaux partenaires commerciaux du port de Los Angeles sont les pays asiatiques, avec lesquels les échanges totalisent 250 Md\$.

## LIGNES REGULIERES

### ***Etat de la demande***

Les volumes transportés en sortie d'Asie ont continué à s'effriter au mois de décembre sur le Transpacifique, entraînant des niveaux de remplissage de l'ordre de 86%, contre 91 % au mois de novembre, tandis qu'ils rechutaient entre l'Asie et l'Europe passant de 85 % à 75% du fait de la fin de la haute saison. Sur le Transatlantique, les volumes d'échanges sont restés pratiquement au même niveau que le mois précédent, avec des taux de remplissage de l'ordre de 80%.

Les actions menées par les lignes pour augmenter les niveaux des taux ont en partie porté leurs fruits, les taux de fret en sortie d'Asie passant en moyenne de 540 \$ par evp à 720 \$ par evp entre l'Asie et l'Europe (+25 %) et de 730 \$ par evp à 907 \$ par evp sur le Transpacifique (+24,2%).

Ces appréciations sont particulièrement notables car elles inversent une tendance baissière forte mais il n'en reste pas moins que les taux de fret en sortie de Chine ont baissé de 45% sur l'Europe et de 8% sur le Transpacifique par rapport à ceux de décembre 2010.

### ***Evolution de la flotte***

En réaction à la baisse des volumes, les capacités hebdomadaires mises en ligne sur les grandes routes entre l'Asie et l'Europe ont encore été réduites en décembre par rapport à novembre, passant de 376 800 à 372 500 evp, tandis qu'elles restaient stables sur le Transpacifique avec 344 800 evp mis en ligne et sur le Transatlantique avec 111 800 evp mis en ligne. Par rapport au mois de décembre 2010, les capacités hebdomadaires mises en ligne ont augmenté de 1 % entre l'Asie et l'Europe et de 7 % sur le Transatlantique mais ont baissé de 7 % sur le Transpacifique.

Pour procéder à ces réductions de capacité, les armements ont dû augmenter le nombre des navires mis à la chaîne : ceux ci représentaient 3,9% de la flotte active fin décembre contre 3,4 % fin novembre.

Les livraisons de navires porte-conteneurs neufs ont été très importantes durant le mois de décembre, avec 16 navires livrés (dont la moitié de plus de 7500 evp et 3 de plus de 13 000 evp) pour 102 000 evp mis en ligne, contre 10 navires pour 77 000 evp en novembre.

Les livraisons aux chantiers de démolition ont été relativement importantes en novembre, avec 9 navires livrés pour 24 000 evp, soit 23,5% de la capacité mise en service durant le mois.

Par contre, les chantiers de construction n'ont reçu qu'une seule commande en décembre pour 3 navires de 1 850 evp, les financements étant de plus en plus difficiles à trouver et les armateurs prenant conscience de l'ampleur de la surcapacité.

Le ratio capacité en commande/flotte existante a donc baissé en décembre, les commandes représentant 28% de la capacité mise en ligne, contre 29% en novembre.

## VRACS LIQUIDES

### ***Les armateurs de pétrole brut cherchent refuge dans un nouveau pool VLCC***

4 armateurs de brut (Phoenix Tankers, Maersk Tankers, Samco Shipholding et Ocean Tankers) sont en phase de réflexion pour la création d'un pool pour les VLCCs avec pour objectif de se couvrir face à des rendements journaliers particulièrement bas sur les dernières semaines. Le pool devrait être opérationnel à partir du 1<sup>er</sup> février.

### ***La production des pays OPEP maintient sa production pour faire face à la demande***

La production de l'OPEP a été fixée à 30 millions de barils par jour pour le 1<sup>er</sup> semestre 2012 soit des volumes relativement proches de la production actuelle et en lien avec les prévisions de demande. Le marché craignait que le cartel baisse sa production en réponse au ralentissement économique et dans une optique de maintenir les prix à un niveau élevé.

### ***Evolution des taux de fret***

L'activité soutenue du mois de décembre que ce soit pour les VLCCs, les Aframax ou les Suezmax a eu une incidence positive sur les rendements journaliers qui sont notamment passés d'un niveau proche de zéro au cours du mois de novembre à plus de 30 000 dollars sur la route Sidi Kerir / Fos pour les Suezmax.

### ***Evolution de la flotte***

17 navires pétroliers ont été livrés au cours du mois de décembre alors que dans le même temps 9 étaient convertis ou démolis. La répartition par type de navire a été équilibrée.

## VRACS SOLIDES

### ***Les exportations d'Afrique du Sud de charbon en stagnation en 2011***

Selon Reuters, les exportations de charbon depuis l'Afrique du Sud pour 2011, enregistrent une légère hausse de +1,9% (64,6 Mt) par rapport à l'année précédente. Essentiellement à destination de l'Inde (16 Mt), les échanges avec la Chine ont également connu une hausse significative au 4<sup>ème</sup> trimestre (13 Mt sur l'année 2011).

### ***Le port de Dongjiakou est dans la perspective d'accueillir les Valemax***

Le port chinois de Dongjiakou, situé dans la province de Shandong à l'Est de la Chine et affilié au port de Qingdao, envisage de construire deux nouveaux terminaux de vrac sec capables d'accueillir les vraquiers de type Valemax (400 000 tpi). Aucune date précise de démarrage des travaux n'a été communiquée.

Par ailleurs, deux autres ports chinois assurent qu'ils seront en mesure de traiter les navires du géant minier Vale, alors que le gouvernement chinois n'a pas encore autorisé les ports à recevoir les vraquiers.

### ***Evolution de la flotte***

Au total, 56 vraquiers ont été livrés au cours du mois de décembre, soit une capacité supplémentaire d'environ 4,6 millions de tpi. C'est presque moitié moins qu'au mois de novembre (8 Mtpi). En outre, les livraisons de 12 navires, initialement prévues pour le mois de décembre, ont été reportées (1 Mtpi). Ainsi, comme on pouvait s'y attendre au vu des incertitudes liées à l'économie, les armateurs tentent d'adapter leur offre dans le but de limiter les risques de surcapacité. A titre comparatif, le segment des Capesize qui fut particulièrement dynamique le mois dernier (28 navires livrés), a enregistré l'entrée de « seulement » 15 navires ce mois-ci, au même titre que les navires handysize et supramax.

Concernant les démolitions, 16 navires dont 11 Handysize ont été démolis ce mois-ci (0,7 Mtpi).

### ***Evolution des taux de fret***

Les taux de fret affichés au mois de décembre dans le secteur du vrac sec sont en stagnation voire en légère baisse par rapport au mois précédent. Avec une moyenne mensuelle à 1869 points selon le Baltic Dry Index, les taux sont toujours à des niveaux extrêmement bas. Seul le segment du Capesize tire son épingle du jeu avec des taux de fret en hausse, avec une moyenne mensuelle qui passe de 3000 points à 3516 points. En outre, la barre des 33 000 \$/J a presque été atteinte en deuxième semaine. Sur les autres segments de marché, les taux fret sont en baisse : BPI à 1721 points (-4,72%), BSI à 1235 points (-10,69%) et BHSI à 599 points (-11,72%). Des taux qui ne devraient pas s'améliorer en 2012.