

Relance de la demande pour les gros porte-conteneurs

IN LANTENNE.COM DU 14 MARS 2017

La surcapacité sur les lignes maritimes régulières semble se résorber à l'approche du lancement des programmes d'été. La situation est pourtant contrastée d'une catégorie de porte-conteneurs à l'autre. Les bénéficiaires sont les navires les plus gros et les plus récents. L'entrée en vigueur imminente des nouvelles alliances maritimes le 1er avril et la hausse traditionnelle des volumes durant le pic estival ont relancé le marché des plus grands porte-conteneurs. Pour Alphaliner, ces deux phénomènes ont provoqué une montée de la demande en VLCS (Very Large Container Ships) et LCS, dont les taux d'affrètement se retrouvent mécaniquement en hausse. Le premier segment cité concerne les navires dont la capacité est comprise entre 7.500 et 11.000 EVP. Il est largement sollicité par les armateurs afin de remplir leurs engagements de dessertes dans le cadre de leurs alliances respectives. Le nombre de navires sans emploi et disponibles immédiatement (navires spot) a diminué de 17 à 8 dans cette catégorie en seulement deux semaines, entre le 15 et le 28 février. La tranche des "Large Container Ships", autrefois appelée "overpanamax", qui suit immédiatement celle-ci (5.300 à 7.500 EVP), a bénéficié dans une moindre mesure de cet engouement. Son excédent est tombé de 19 à 15 navires, selon le consultant. "La plupart des tonnages sont disponibles en Asie et seulement un navire se situe du côté de l'Atlantique, explique ce dernier. Les navires les plus modernes, larges (wide beam) et économes en combustible sont toujours les plus demandés et connaissent des taux d'affrètement plus élevés que les navires classiques, comme le montre l'affrètement du KATHERINE (6.927 EVP) auprès de Technomar par MSC pour douze mois autour de 11.000 dollars par jour. Pour comparer, un tel navire pouvait être affrété pour 6.000 dollars dans la période sombre de début 2016". Le segment inférieur des LCS de type wide beam, disposant de 4.300 à 5.400 EVP de capacité, n'a, lui, aucun navire à proposer à l'affrètement. Alphaliner s'attend à une remontée progressive des taux au fur et à mesure que les tonnages seront rendus disponibles et les chartes-parties renouvelées. La situation est bien différente pour les panamax classiques (de 4.000 à 5.300 EVP), qui paient le plus lourd tribut, avec 54 unités sans affectation, selon le consultant, soit trois de moins que mi-février. Parmi ceux-là, 34 sont même désarmés, principalement en Asie du Sud-Est. Pour cette catégorie en souffrance, les taux ne décollent pas de leur plus bas, entre 4.200 et 4.500 dollars par jour. La tranche 3.000-3.800 EVP est beaucoup mieux employée, avec seulement huit unités disponibles dans le monde fin février, contre dix deux semaines plus tôt. Malgré ce succès, les taux d'affrètement restent faibles (6.000 à 7.000 dollars) du fait de la concurrence des panamax, plus grands et moins chers. Les porte-conteneurs de 2.700 à 2.900 EVP présentent encore moins de différence entre l'offre et la demande. Avec cinq navires restant à affréter, ils affichent des tarifs similaires. La quasi-totalité des catégories inférieures est en surcapacité. C'est le cas des 2.000 à 2.700 EVP, parmi lesquels 14 unités attendaient encore preneur le 28 février, même si ce segment a été bien aidé par "une vague de démolitions, des reventes et de nombreuses demandes d'affrètement", selon Alphaliner. Pour le reste, les segments 1.500-1.900 EVP (22 navires disponibles) et 1.000-1.250 EVP (24 unités libres) sont les plus touchés par le manque de demande. Comme pour les panamax classiques, "leurs taux d'affrètement sont à leur plus bas historique", observe Alphaliner.