



Le transport de conteneurs et la crise économique

Mercredi 25 novembre 2009

Erwann Minvielle



Mondialisation et demande de transport de marchandises

Le transport de marchandises dépend de l'internationalisation du système productif et de l'économie

L'intensité et la nature des besoins de transport découlent :

- **Des manières de produire**
- **Des manières de distribuer les biens**
- **Des lieux où les biens sont produits et distribués**



Mondialisation et demande de transport de marchandises

Au cours des 50 dernières années :

- Le commerce mondial a été multiplié par 17
- La production a été multipliée par 6

Les produits manufacturés :

- Le commerce a été multiplié par 30
- La production a été multipliée par 8

La croissance du PIB mondial, qui est passé de 5 % en 2007 à 3,7 % en 2008 devrait se contracter à – 1,4 % en 2009

Source FMI

Les armateurs ; un marché qui se concentre

Années 90 : les alliances se déploient à l'échelle du monde

Les armements assurent à plusieurs une ou plusieurs dessertes (mise en commun des moyens nautiques)

Depuis 1995 : les acquisitions

Maersk achète Sea-Land et P&O,
CMA CGM rachète Delmas,
Hapag Lloyd rachète CP Ships

Depuis 2000 : l'intégration verticale

Les grandes compagnies deviennent propriétaires de terminaux et développent des filiales de manutention portuaire.
(APM Terminal : filiale de Maersk qui gère 35 terminaux dans le monde)



Les grands groupes de manutention

- **PSA Corp (Singapour) : numéro 1 mondial ; 41,2 M TEU en 2006, une part de marché de 9,3%**
- **APM Terminals (Dk) : 2ème ; 32,4 M TEU (7,4%)**
- **Hutchison Port Holdings (Hong Kong) : 3ème ; 30,8 M TEU (7,0%)**
- **DP World (Dubai) : 4ème ; 26,2 M TEU (5,9%)**
- **Evergreen (Taiwan) 8,1 M TEU, Cosco Group (Chine) 7,9 M TEU, Eurogate (All) 6,6 M TEU et HHLA (All) 6 M TEU suivent à grande distance**



**Les groupes asiatiques de manutention investissent dans les ports européens
Ils contrôlent désormais 70% de la manutention à Rotterdam et 60% à Anvers**

La flotte

Evolution de la flotte cellularisée 1990 - 2010

	Nombre	Evp
1990	1 247	1 708 014
1995	1 742	2 643 976
2000	2 622	4 508 708
2001	2 746	4 919 526
2002	2 904	5 523 456
2003	3 045	6 109 473
2004	3 186	6 651 624
2005	3 359	7 301 982
2006	3 618	8 240 755
2007	4 011	9 560 000
2008	4 454	10 970 000
2009	4 769	12 320 000
2010	5 200	14 070 000

**En 2007 : 4 000 porte-
conteneurs, capacité : 9,5 M
EVP**

**1 100 navires en commande ;
capacité : 14 M EVP (+4,5 M
EVP par rapport à 2007)**

**34 navires > 8 000 evp.
+100% dans les années à
venir**

- Chiffres au 1er janvier
- Chiffres 2007 à 2010 calculés sur la base des carnets de commande

Source : BRS-Alphaliner

Opérateurs mondiaux de manutention : localisation des terminaux



**Le transport
maritime a
atteint 7,4 Mrds T
en 2006**

6 Mrds T en 2004

550 MT en 1950

**Il assure les $\frac{3}{4}$
des échanges
entre les pays**

**Une part en
croissance des
marchandises
diverses : 26% en
1970, 39% en 2006**

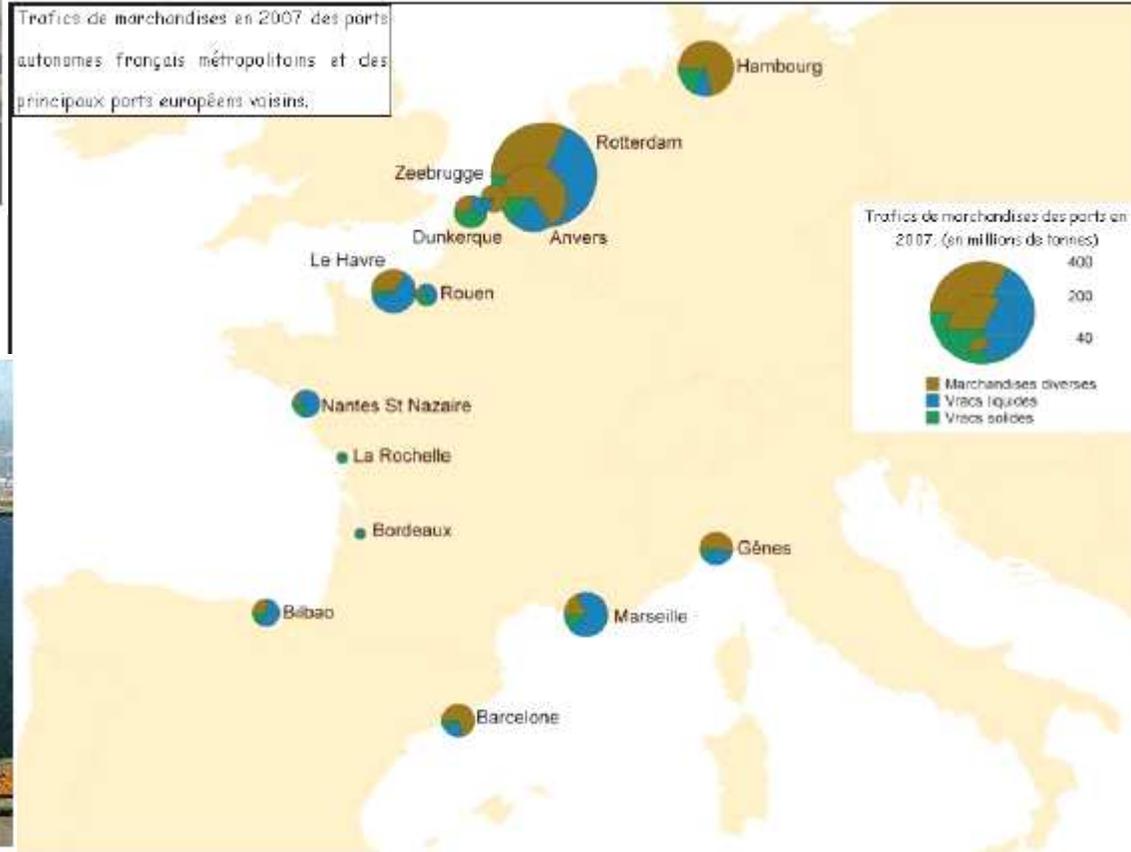
Le Havre



Rouen



Traffics de marchandises en 2007, des ports autonomes français métropolitains et des principaux ports européens voisins.



Dunkerque



Organisation du transport mondial de conteneurs :

- Lignes principales avec navires – mères (> 4 000 evp)
- Lignes secondaires alimentées par des feeders (<1 500 – 3000 evp) approvisionnés par les navires – mères dans ports de transbordement

Le transbordement : conteneurs passant de navires à navires

- Rotterdam : taux de transbordement de 30% (3 millions evp sur 9 millions)
- Anvers : taux de transbordement de 15%
- Marseille : 7,5%
- Le Havre : 30%





Un terminal à conteneurs doit :

- **Avoir un accès nautique aisé**
- **1 à 2 km de quais rectilignes**
- **De vastes terre-pleins pour le stockage de conteneurs**
- **Des portiques ou véhicules de transport de boîtes**
- **Des voies de circulation et des voies ferrées**



Le port en eau profonde de Shanghai, Yangshan, a été édifié sur une île. Pour relier l'île à Shanghai, un pont de 32 kilomètres

Sur longue période, le trafic de conteneurs croît trois fois plus vite que la production mondiale.

Depuis la fin des années 1990, la croissance annuelle moyenne du trafic dépassait 10% (avant la crise de 2008).

En 2000 le trafic mondial (nb d'EVP transportés à bord d'un navire) atteignait 60,5 M EVP,
en 2005 plus de 116 M EVP,
en 2008 150 M EVP.

La croissance du trafic maritime de conteneurs atteint donc 12% en moyenne annuelle entre 2000 et 2008.



On peut également mesurer le nombre de conteneurs chargés ou déchargés dans les ports.

Ce nombre est estimé à 520 millions d'EVP en 2008 dans l'ensemble des ports du monde.

Les douze plus grands ports ont traité 35% des conteneurs manutentionnés dans le monde en 2008.

conteneurs traités dans les principaux ports mondiaux (en millions d'EVP)

Port	Pays	2004	2005	2006	2007	2008	tcam 2004-2007 (1)	évolution 2007-2008
Singapour	Singapour	21,3	23,2	24,8	27,9	29,97	9%	7%
Shanghai	Chine	14,6	18,1	21,7	26,2	27,98	22%	7%
Hong Kong	Chine	22	22,4	23,2	24	24,25	3%	1%
Shenzhen	Chine	13,7	16,1	18,5	21,1	21,4	15%	1%
Pusan	Corée du Sud	11,4	11,7	12	13,3	13,45	5%	1%
Rotterdam	Pays-Bas	8,3	9,1	9,7	10,8	10,78	9%	0%
Dubaï	EAU	6,4	7,7	8,9	10,7	10,8	19%	1%
Kaohsiung	Taiwan	9,7	9,5	9,8	10,3	9,68	2%	-6%
Hambourg	Allemagne	7	8,1	8,9	9,9	9,7	12%	-2%
Los Angeles	USA	7,3	7,4	8,5	8,4	7,85	5%	-7%
Anvers	Belgique	6,1	6,4	7	8,1	8,66	10%	7%
Long Beach	USA	5,8	6,9	7,3	7,3	6,49	8%	-11%
total 12 ports		133,6	146,6	160,3	178	181,01	10%	2%
total mondial		362	399	440	492	520	11%	6%

Le Havre : 2,5 millions d'EVP en 2008

Les effets de la crise économique sur les trafics portuaires



AU DEBUT DE LA CRISE.....

L'AUGMENTATION DE LA CAPACITÉ, DOUBLE DE CELLE DE LA DEMANDE - INFÉRIEURE À 7% EN MOYENNE -, FUT PROVISOIREMENT ABSORBÉE PAR LE TRANSFERT DE NAVIRES DE LA DESSERTE TRANS-PACIFIQUE (LA PLUS TOUCHÉE) VERS LES SERVICES ASIE - EUROPE ET LA DIMINUTION DE LA VITESSE DES NAVIRES SUR CES RELATIONS, LES SERVICES HEBDOMADAIRES PASSANT DE 8 À 9 NAVIRES POUR DES CYCLES, SUR CETTE DESSERTE, D'ENVIRON 2 MOIS.



Déchargement d'un porte-conteneur au Havre

LA CRISE S'INSTALLE.....

Dès le troisième trimestre, un ensemble de phénomènes liés à la surcapacité, comencèrent à apparaître :

des annulations de commandes de navires neufs

la mise en attente (« à la chaîne »), en juillet, de 2,2 % de la flotte de porte conteneurs,

La tendance à la mise à la chaîne des navires s'accusa fortement au cours du quatrième trimestre pour représenter 4,4 % de la flotte mondiale à la fin de l'année, soit 210 navires représentant 550 000 EVP.



unité : milliers de tonnes									
grands ports français	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Dunkerque	1 327	1 443	1 545	1 537	1 748	1 836	1 726	1 579	1 675
Le Havre	13 781	14 569	16 822	19 134	21 560	21 076	21 082	26 327	24 617
Rouen	1 153	1 171	1 166	1 049	1 166	1 352	1 393	1 275	1 187
Ensemble des trois grands ports maritimes	16 260	17 183	19 533	21 719	24 475	24 265	24 200	29 181	27 479
TCAM* 2000-2007	8,7%								
évolution 2007-2008	-5,8%								
grands ports européens voisins	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Amsterdam	782	724	692	674	774	929	3 257	3 548	3 905
Anvers	44 525	46 410	53 017	61 350	68 280	74 593	80 810	94 540	101 362
Brême	27 527	29 303	30 004	31 802	35 023	36 993	44 902	48 816	55 161
Ghent	142	150	193	243	264	230	267	417	442
Hamburg	45 286	49 793	57 189	64 279	74 026	83 046	89 521	95 834	95 067
Rotterdam	65 169	62 194	65 825	70 892	82 567	91 166	94 802	104 629	106 999
Zeebrugge	11 610	10 585	11 865	12 271	14 012	15 604	17 985	20 323	21 100
Ensemble des grands ports européens voisins	195 041	199 159	218 785	241 511	274 946	302 561	331 544	368 107	384 036
TCAM* 2000-2007	9,5%								
évolution 2007-2008	4,3%								
* Taux de Croissance Annuel Moyen									

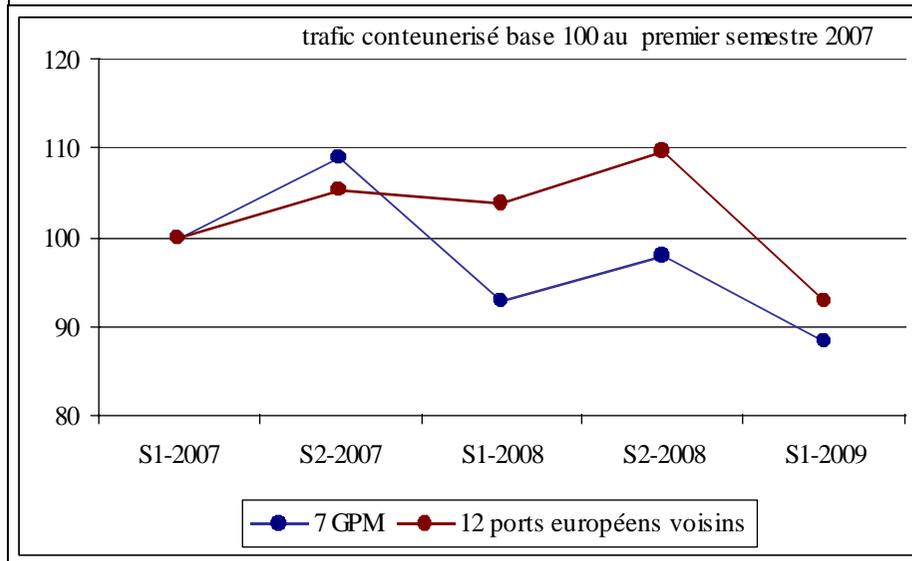
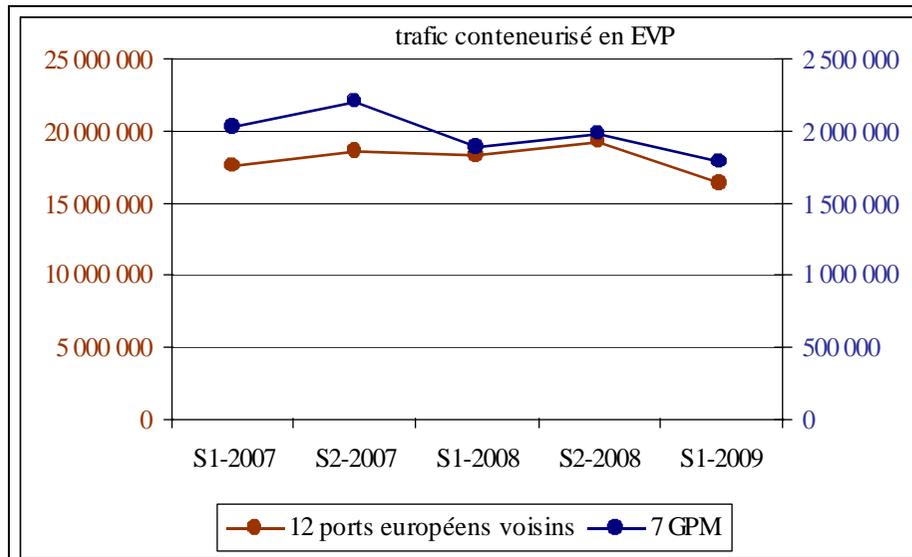
La rangée nord 2000-2008



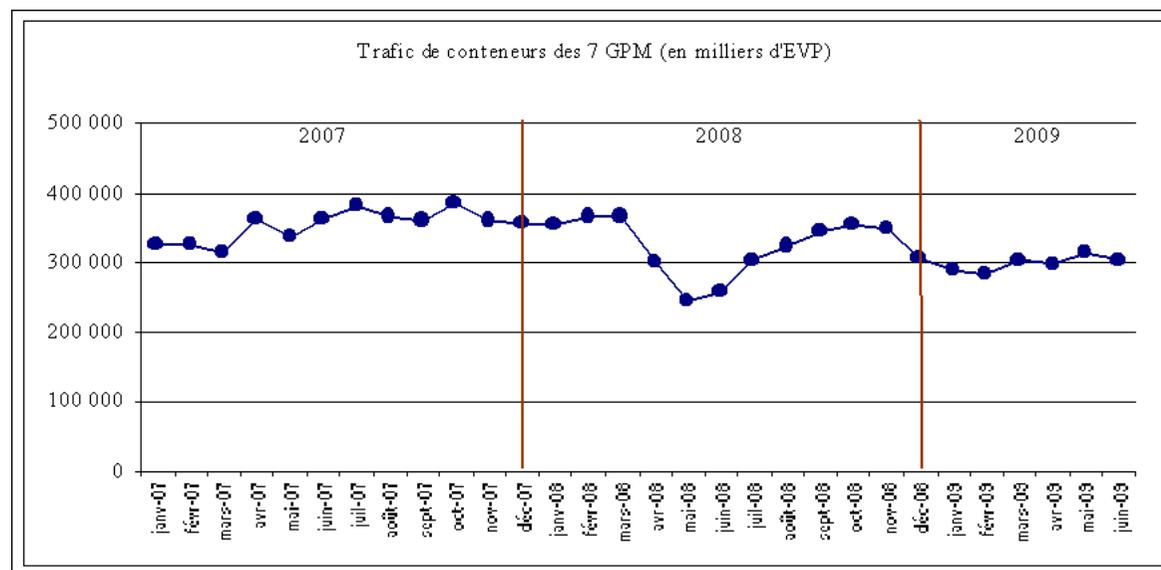
La rangée nord 2007-2009



unité : en E.V.P.	premier semestre 2007	premier semestre 2008	évolution S12007- S12008 en %	premier semestre 2009	évolution S12008- S12009 en %
Rotterdam	5 228 930	5 424 861	4%	4 607 777	-15%
Antwerp	4 017 158	4 434 401	10%	3 615 387	-18%
Hamburg	4 800 461	4 982 466	4%	3 550 037	-29%
Bremen	2 335 600	2 706 910	16%	2 706 910	0%
Le Havre	1 249 773	1 188 036	-5%	1 093 900	-8%
Zeebrugge	951 760	1 095 785	15%	1 028 519	-6%
Amsterdam	175 749	210 210	20%	129 703	-38%
Dunkerque	104 093	116 937	12%	104 485	-11%
Rouen	78 114	70 688	-10%	62 929	-11%
Ghent	27 965	33 914	21%	30 102	-11%
trois ports français	1 431 980	1 375 661	-4%	1 261 314	-8%
ports voisins	17 537 623	18 888 547	8%	15 668 435	-17%



Les trafics conteneurisés des sept grands ports maritimes montrent une première baisse sensible au premier semestre suivie début 2009 par une seconde baisse de moins forte ampleur.



La plupart des évaluations de la chute des taux de fret s'exprimaient à la fin de l'année 2008 en valeurs à deux chiffres, soit par exemple - 23 % du quatrième trimestre 2008 par rapport au quatrième trimestre 2007 sur la desserte Asie / Europe.

Les pertes totales prévues dans la filière conteneurs sont évaluées à 14 milliards d'Euros pour l'année 2009 (dont une perte de chiffre d'affaire de 5,6 milliards d'Euros pour les 20 premières entreprises mondiales), après un profit de 3,5 milliards d'Euros pour 2008.



Le nombre de porte conteneurs inutilisés (et désarmés pour la plupart d'entre eux) dépassait déjà au début du mois de septembre 600 unités, soit 13 % de la flotte mondiale en nombre de navires et près de 10 % en tonnage.