

Perspectives

N°21/109 – 6 avril 2021

Inflation et fret maritime

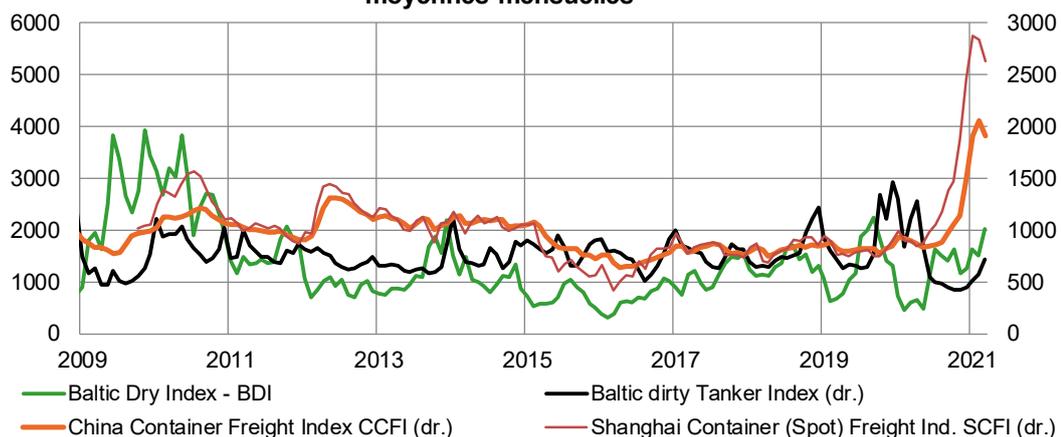
Le fret maritime, des taux au pluriel

Tankers, vraquiers et porte-conteneurs, les trois segments principaux du transport maritime vivent des réalités différentes qui se matérialisent dans leur taux de fret.

Les taux de fret des **tankers de pétrole et de produits pétroliers** se relèvent aujourd'hui péniblement des planchers historiques touchés au second semestre 2020 à la suite des coupes de production décidées par l'OPEP+. A ce titre, ce segment ne **contribue pas à court terme au risque d'inflation**.

Pour les vraquiers dont les taux de fret ont rebondi mi-2020 sous l'impulsion du retour en force de l'industrie chinoise, l'impact sur l'inflation est plus préoccupant. On observe une **demande exceptionnelle de céréales et de soja** gonflée par l'afflux de volumes habituellement conteneurisés et par le télescopage de récoltes lié à la pandémie, provoquant des congestions dans les ports latino-américains. **Les vraquiers concernés¹ de taille modeste à intermédiaire voient leur fret renouer avec des sommets inconnus depuis dix ans**. Alors que le redémarrage de l'industrie hors de Chine prend de l'ampleur, les grands vraquiers² quant à eux, n'enregistrent pas de baisse de leurs taux de fret. **Cette dynamique en basse saison interroge sur une possible accélération de la demande et des frets sur le second semestre de cette année 2021** sachant que les livraisons de navires marqueront le pas cette année³.

Evolution des taux de fret maritimes
moyennes mensuelles



Sources : Baltic Exchange, Shanghai Shipping Exchange, Crédit Agricole S.A. / ECO

¹ Panamax, Supramax, Handymax

² Capesize

³ Sans pour autant faire redouter un retour aux sommets du super-cycle compte tenu de capacités de construction navale sous-utilisées.

Le conteneur est le segment du transport maritime par excellence⁴ le plus impactant pour l'inflation. La flambée qui s'est emparée de ses taux de fret depuis novembre 2020, avec le triplement de l'indice spot et son quadruplement sur l'Asie-Europe, n'est pas sans rappeler celle intervenue en 2010. De plus forte ampleur, elle est nourrie par un étranglement de l'offre face à un redressement précoce de la demande. Par une gestion proactive de l'offre⁵ aujourd'hui facilitée par la concentration du secteur et la mise à l'ancre de 11% de la flotte à fin mai 2020, **les opérateurs de porte-conteneurs** ont pu encaisser le choc des confinements⁶ en évitant les guerres de prix dévastatrices des crises antérieures. Ils ont même réussi à **améliorer leurs marges⁷ en profitant de taux de fret supérieurs à ceux de 2019.**

Le transport maritime de conteneurs sous haute tension

Redressement inattendu de la demande d'un côté, **pénurie de navires et de conteneurs, engorgement de la logistique portuaire et terrestre** de l'autre, tels sont les ingrédients ayant conduit à l'envolée des frets.

Côté demande, les volumes sont repartis à pleine vitesse au second semestre 2020 (+4% par rapport à l'année précédente) **pour atteindre des records au quatrième trimestre** (+6% sur un an). Les États-Unis ont créé la surprise en important massivement dès juillet 2020. La poussée consommatrice a ainsi fait bondir les imports conteneurisés américains de 20% sur le transpacifique.

Du côté de l'offre, l'appel d'air américain s'est traduit par la remise en ligne accélérée des navires inactifs en priorité sur le transpacifique, privant les autres routes de capacités suffisantes. Plus encore, il a rapidement tari les disponibilités en conteneurs dans les ports asiatiques, contraignant les opérateurs à rapatrier en urgence des équipements quitte à les ramener vides pour gagner du temps, au détriment de certains exportateurs occidentaux⁸.

Outre la mobilisation complexe des conteneurs, **le pic de demande des derniers mois 2020 est à l'origine des congestions portuaires et d'engorgements de la logistique terrestre actuels**, aggravés par le retour de la pandémie. Cela a été le cas notamment des ports britanniques, par ailleurs perturbés par le *Brexit* en fin d'année 2020, et surtout celui des ports américains. De longues files d'attente de navires se sont formés à Los Angeles, goulot d'étranglement du commerce transpacifique concentrant 80% des importations transitant par la côte Ouest.

Des facteurs de normalisation sont-ils à attendre du côté des prix, de l'offre et de la demande ?

L'impact de la hausse des frets devrait se diffuser sur les mois à venir à des rythmes différents selon les typologies d'acteurs, de secteurs et de marchandises. **Les grands chargeurs**, par exemple, négocient des contrats allant jusqu'à 1 an ou 1 an et demi. Dans la situation actuelle, ils **font face à un dilemme : soit ils acceptent des hausses de prix conséquentes** tout en consentant des engagements de volumes, **ou bien ils augmentent leur exposition au spot⁹ dans l'espoir d'une rechute des taux** au risque de payer plus cher voire de ne pouvoir obtenir les capacités de transport désirées. **A l'inverse, les transporteurs, en position de force de manière inédite, pourraient prolonger leur bonne fortune** en concluant des contrats plus longs et mieux sécurisés¹⁰.

Du côté de la demande, les perspectives de vaccination massives autorisant un accès élargi aux services **devraient contribuer à faire fléchir la demande**. Mais l'appétit d'achats américain ne se dément pas au premier trimestre 2021 et le plan Biden risque de prolonger le boom des importations américaines.

Du côté de l'offre, certaines tensions devraient pouvoir être surmontées d'ici l'été en l'état de la demande¹¹. L'indisponibilité des équipements se résorbe déjà en Asie où les grands fabricants chinois de

⁴ Il est responsable du transport d'un quart environ du commerce mondial en valeur.

⁵ Usage généralisé des annulations de départs *ou Blank sailings*

⁶ Baisse de 7% des volumes globaux au premier semestre

⁷ En situation oligopolistique depuis la crise de 2016, les opérateurs de porte-conteneurs ont renoncé à la course à la croissance et à la taille pour se concentrer sur leur rentabilité.

⁸ Ces arbitrages réalisés au détriment des marchandises à faible valeur et à faible contribution comme les agribulks ont ainsi détourné ces dernières vers le transport en vrac, contribuant à la hausse des frets du vrac sec.

⁹ Le marché spot représente moins de la moitié des volumes transportés. Il concerne au premier chef les petits chargeurs et les transitaires.

¹⁰ Impliquant des engagements fermes de volumes minimaux de la part des chargeurs.

¹¹ L'infléchissement des taux spot remarqué depuis le début mars est un bon signal.

conteneurs ont des capacités de production importantes. Il faudra plus de temps pour désengorger les ports ouest-américains, mais la décrue des files d'attente est amorcée à Los Angeles.

S'agissant des navires, les livraisons prévues cette année représenteront 4% de la flotte et le double a déjà été commandé depuis novembre pour des livraisons à partir de 2022, assurant ainsi un rééquilibrage à terme, voire une suroffre. D'ici là, les incertitudes concernent l'apparition possible de nouveaux foyers d'engorgements, à l'exemple du récent blocage du Canal de Suez, source à venir de nouvelles tensions portuaires, et de nouvelles pénuries de moyens, comme de nouvelles restrictions sanitaires entravant les mouvements de marins. Et les difficultés d'approvisionnement voire les ruptures rencontrées par les importateurs pourraient aussi se répercuter sur l'inflation à court terme.

Au total, si la tendance semble désormais s'orienter à la baisse pour les frets maritimes spot, elle n'est pas exempte d'incertitudes et la tendance est peut-être encore haussière pour les frets contractuels du fait de leur inertie structurelle. Les opérateurs leaders entendent bien capitaliser sur une configuration extrême qui leur est favorable, même si elle n'est que passagère, pour consolider leur position à long terme.

Consultez nos dernières parutions en accès libre sur Internet :

Date	Titre	Thème
02/04/2021	<u>Monde – L'actualité de la semaine</u>	Monde
02/04/2021	<u>Italie – Un marché du travail gelé en 2020</u>	Italie
31/03/2021	<u>Inflation et semi-conducteurs</u>	Sectoriel
31/03/2021	<u>Asie : la grande fracture ?</u>	Asie du Sud-Est
30/03/2021	<u>L'inflation ou le réveil de la belle endormie</u>	Monde
30/03/2021	<u>Zone euro – Vaccination dans l'UE : " Yes, we can " ou tour de Babel ?</u>	UE
30/03/2021	<u>Turquie – Pierre et le Loup</u>	PECO, Asie centrale
26/03/2021	<u>Monde – L'actualité de la semaine</u>	Monde
25/03/2021	<u>Asie – Chêne ou roseau : l'Asean tiendra-t-elle ses promesses ?</u>	Asie du Sud-Est
24/03/2021	<u>Brésil – Un resserrement monétaire vigoureux</u>	Brésil
24/03/2021	<u>Services et tourisme dans les pays émergents, une des clés de la crise</u>	Emergents
23/03/2021	<u>Royaume-Uni – La BoE plus optimiste sur les perspectives à court terme</u>	Royaume-Uni
22/03/2021	<u>France – Confinement, le troisième</u>	France
19/03/2021	<u>Monde – L'actualité de la semaine</u>	Monde
17/03/2021	<u>Fintech, l'envers du décor ! Une diversité de façade</u>	Banques, innovation

Crédit Agricole S.A. — Direction des Études Économiques

12 place des États-Unis – 92127 Montrouge Cedex

Directeur de la Publication : Isabelle Job-Bazille

Rédacteur en chef : Bertrand Gavaudan

Documentation : Laurent Carret – **Statistiques** : Robin Mourier

Secrétariat de rédaction : Véronique Champion

Contact: publication.eco@credit-agricole-sa.fr

Consultez les Études Économiques et abonnez-vous gratuitement à nos publications sur :

Internet : <https://etudes-economiques.credit-agricole.com/>

iPad : application **Études ECO** disponible sur App store

Android : application **Études ECO** disponible sur Google Play

Cette publication reflète l'opinion de Crédit Agricole S.A. à la date de sa publication, sauf mention contraire (contributeurs extérieurs). Cette opinion est susceptible d'être modifiée à tout moment sans notification. Elle est réalisée à titre purement informatif. Ni l'information contenue, ni les analyses qui y sont exprimées ne constituent en aucune façon une offre de vente ou une sollicitation commerciale et ne sauraient engager la responsabilité du Crédit Agricole S.A. ou de l'une de ses filiales ou d'une Caisse Régionale. Crédit Agricole S.A. ne garantit ni l'exactitude, ni l'exhaustivité de ces opinions comme des sources d'informations à partir desquelles elles ont été obtenues, bien que ces sources d'informations soient réputées fiables. Ni Crédit Agricole S.A., ni une de ses filiales ou une Caisse Régionale, ne sauraient donc engager sa responsabilité au titre de la divulgation ou de l'utilisation des informations contenues dans cette publication.