

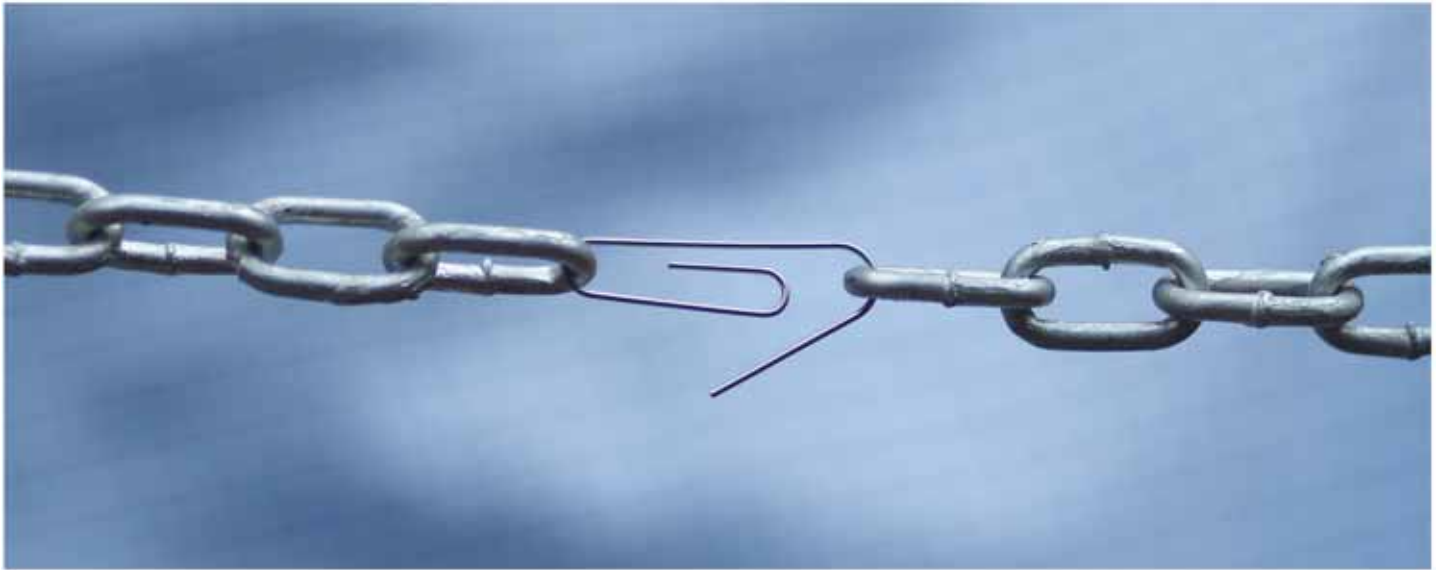
Second semestre 2020

Après un premier semestre solide, les six mois qui ont suivi se sont avérés décevants pour le marché de l'affrètement, tant du point de vue de l'activité que des tarifs. Les grands navires et les handysize ont tiré parti d'une pénurie de conteneurs reefers doublée d'abondantes récoltes d'agrumes en Afrique du Sud et de kirwis en Nouvelle-Zélande, ainsi que d'une demande régulière en bananes spot à l'est et à l'ouest du canal du Panama. Seulement, le rendement TCE (Time Charter Equivalent) résultant de la pléthore de navires disponibles pour ces demandes a tout juste suffi à couvrir les frais d'exploitation.

© Eric Imbert



Information... your weak link?



Reefer Trends is an independent news and information provider, financed exclusively by revenue from subscriptions.

First published in 2003, it provides a number of services for users along the reefer logistics chain: the Reefer Trends weekly charter market brief is *the* benchmark publication for the specialist reefer business – it tracks the charter market for reefer vessels, as well as fruit and banana production and market trends that influence charter market movement.

The weekly publication has close to 200 paying subscriber companies from 34 countries worldwide. The list of subscribers includes all the major reefer shipping companies and reefer box operators, the major charterers, reefer brokers, banana multi-nationals, the major banana exporters in Ecuador, Costa Rica, Panama and Colombia, terminal operators in the US and Europe, the world's leading shipping banks and broking houses

as well as trade associations, cargo interests and fruit importers on all continents. It is also circulated within the European Commission and the World Trade Organisation.

As well as the weekly Reefer Trends report it provides a separate online daily news service, covering developments in the global fruit, banana and logistics industries. The daily news is e-mailed direct to the desktops of several thousand subscribers worldwide.

Reefer Trends' consultancy clients include shipbuilding yards, banana majors, banks, brokers and equities analysts. Reefer Trends provides sector reports and forecasts for brokers and charterers. It has also acted as an expert witness in a chartering dispute.

For more information on subscriptions, please contact: info@reefertrends.com or visit www.reefertrends.com

reefer trends

Depuis quatre ans, la moyenne des rendements TCE du petit segment est systématiquement meilleure en seconde partie d'année que sur la première moitié. Cette tendance s'est néanmoins inversée en 2020, et de loin. La pêche réalisée au large de l'Afrique de l'Ouest, dans les eaux situées entre la Mauritanie et le Maroc, constitue la principale source de revenu des petits reefers. Or les prises sont restées faibles cette année dans les eaux mauritaniennes, et les opérateurs reefers ont également subi le retard sur l'accord de pêche entre le Maroc et la Russie, empêchant l'accès aux chalutiers russes. Le résultat fut un recul significatif des cargaisons spot de poisson et, par voie de conséquence, une accumulation de tonnage.

Le rendement hebdomadaire du TCE moyen mesuré sur l'ensemble du petit segment de la flotte reefer a alors chuté à son plus bas niveau depuis plus de dix ans. Quelques signes de reprise sont apparus à la mi-novembre quand les expéditions de pomme de terre entre le nord de l'Europe et la Méditerranée orientale et occidentale, et les envois d'agrumes marocains vers la Russie et la côte est des Etats-Unis ont commencé à absorber davantage d'unités libres.

Heureusement pour les opérateurs reefers, le coût du carburant est resté bas tout au long de l'année. Le mode a ainsi pu rester compétitif et maintenir sa flotte opérationnelle, au lieu de désarmer, malgré la faiblesse du marché. La situation ne devrait pas changer : la demande mondiale de pétrole, sévèrement frappée par la pandémie mondiale de coronavirus, devrait rester atone sur le premier semestre de la nouvelle année. C'est une bonne nouvelle pour les opérateurs reefers et le fret, surtout si la pénurie de conteneurs reefers s'intensifie.

Paradoxalement, il semble que plus l'industrie des reefers spécialisés est en danger d'extinction, plus la valeur du mode est reconnue. Au terme d'une saison record pour les agrumes d'Afrique du Sud, l'association des producteurs d'agrumes du pays (CGA) a souligné le rôle stratégique joué par le mode au sein de la chaîne logistique et fait savoir qu'il « devait rester un maillon clé du transport vers les marchés porteurs ».

Justin Chadwick, PDG de CGA, a déclaré qu'en dépit des contraintes réglementaires imposées par le Covid-19 sur la chaîne logistique, des paliers décisifs avaient été franchis en 2020. Plus de 146 millions de cartons ont été exportés, soit l'équivalent de 1.85 million de palettes : 83 000 conteneurs reefers ont ainsi été mobilisés, et plus de 198 000 palettes ont quitté les quatre principaux ports du pays à bord de reefers spécialisés. Les difficultés posées par la pandémie, et en particulier les ralentissements sur les mouvements des navires conteneurs à l'arrivée et au départ des ports d'Afrique du Sud, ont transformé les reefers en une bénédiction pour les expéditeurs. La part de marché à l'export des lignes conteneurs n'a jamais cessé d'augmenter en dix ans, jusqu'à cette année, où les navires des reefers spécialisés ont vu leurs cargaisons augmenter de 33 %. « Les expéditions à destination du Japon, de la Chine, des USA (avec un chiffre record de 12 navires cette année), de l'UE et de la Russie se sont déroulées de manière très fluide, alors qu'une grande partie des marchandises en conteneurs était retardée. »

M. Chadwick a également fait remarquer que la chaîne logistique des conteneurs reefers sera probablement soumise à rude épreuve si le volume des exportations d'agrumes continue d'augmenter : « Imaginez une campagne atteignant 170 millions de cartons (soit 105 000 conteneurs reefers) avec les mêmes engorgements que nous avons connus cette année aux terminaux des conteneurs. Sans l'aide des reefers spécialisés, cette situation sera purement intenable ! ».

Sociétés

L'optimisme général du secteur des reefers engendré par l'action positive des affréteurs et chargeurs connaît cependant une exception de taille. Si l'on en croit l'autoévaluation présentée dans le rapport annuel 2019 de l'entreprise Siem Industries Inc. sur l'avenir du mode reefer spécialisé, le secteur est sur le point de perdre un acteur majeur dans les prochains mois.

Le texte, publié au mois de juillet, indique que : « Le segment reefer [de Star Reefers] est exposé sur le marché spot et dispose d'une réserve limitée de contrats, ce qui soulève la question de la capacité du segment à s'assurer un avenir pérenne. Selon les estimations actuelles des flux de trésorerie, le segment pourrait manquer de liquidités dès le 31 décembre 2020, voire au plus tard au cours du premier trimestre 2021. L'avenir de Star Reefers Inc. dépend de conditions de marché favorables, de tarifs d'affrètement réduits et/ou de l'injection de fonds de roulement sous la forme de capitaux propres, ou encore d'un emprunt, à moins que le marché ne se relève significativement. »

Le revers de fortune de Star vient directement de la disparition de ses contrats d'affrètements à temps de 12 mois, qui formaient la colonne vertébrale de sa stratégie d'entreprise. Mis à part trois multinationales du secteur de la banane, toutes expédient leurs marchandises par conteneurs, soit en faisant appel aux services de ligne tiers, soit en affrétant des navires conteneurs équipés pour conteneurs frigorifiques. Le modèle commercial de Star semble avoir fait son temps. Auparavant, Star mettait ses navires à la disposition de Dole, Chiquita et Del Monte, et dans un passé pas si lointain, de Banex Group et Fyffes.



Offre et demande

Face à toutes ces défections, sans logiciel pour consolider et développer une relation client similaire, et dépourvu des bases de fret détenues par les deux autres grands opérateurs, Star est fortement tributaire de Seatrade et Baltic Shipping pour fréter son tonnage. Or, Baltic s'apprête à prendre livraison de tonnages en propre et a déjà couvert ses autres besoins éventuels en affrétant des navires auprès de Chartworld, et Seatrade a acquis douze navires reefer au cours des douze derniers mois dans le but de maintenir ses services de lignes et honorer ses affrètements au tonnage.

De toutes les conclusions terribles et pathétiques tirées du rapport de Siem Industries, la plus ironique vient du fait que la flotte reefer gérée par Star est l'une des plus modernes et efficaces. Le problème est que ces unités ont été conçues pour des affrètements à temps destinés au commerce de la banane, avec une abondance de possibilités d'arrimage sur le pont. À titre de comparaison, les Maestros de type jumbo construits entre 84 et 88 sont bien moins modernes et sophistiqués que les navires de Star, mais ils sont plus rentables sur les expéditions spot lorsque le pont n'est pas utilisé – ce qui est généralement le cas des expéditions de bananes spots.

Depuis la publication de ce rapport annuel, Star a nettement réduit sa vulnérabilité au marché, que ce soit en restituant leurs tonnages aux armateurs ou en sécurisant des affrètements à court et moyen termes. Les expéditions spot en provenance du Chili, de l'Atlantique Sud, de l'Alaska et/ou d'Afrique du Sud seront-elles suffisantes cette année pour prolonger l'activité de l'entreprise ? L'avenir le dira.

Pour la première fois en trente ans, la capacité des reefers spécialisés a augmenté. La confiance dans le marché fut telle que seulement cinq bâtiments (1.4 million cbft), le nombre le plus bas depuis 1990, sont partis vers les plages du sous-continent indien en 2020 pour y être démolis.

En septembre, Cool Carriers a inauguré le lancement de Cool Eagle, le troisième de ses six navires de la série E-class. Pour le groupe, les E-class symbolisent une nouvelle ère des navires reefers spécialisés. Avec une hauteur de pont de 2.5 m et de nombreuses combinaisons possibles sur et sous le pont, les E-class constituent « d'excellents outils pour réaliser des économies d'échelle ». Ces dernières années, le groupe Baltic/Cool a pris livraison de cinq bâtiments neufs et a entrepris d'acquérir du tonnage d'occasion plus récent. Le groupe a indiqué qu'il était déterminé à rester dans son cœur de métier et à continuer de travailler avec les navires reefers spécialisés. À ce jour, le groupe Baltic/Cool demeure le principal opérateur du mode.

Aux antipodes, la filière kiwi de Nouvelle-Zélande va bénéficier en 2021 et au-delà de l'arrivée de trois navires reefers spécialisés flambant neufs, un investissement de taille consenti par l'armateur et opérateur Fresh Carriers (FCC), conforté par sa confiance dans le secteur et l'accord d'affrètement conclu avec Zespri, un partenaire commercial de longue date. À l'instar des nouveaux bâtiments de Baltic Shipping, ces navires ont été construits avec un pont surélevé pour accueillir des palettes reefer high cube. Ils sont également équipés d'une nouvelle technologie permettant de contrôler l'atmosphère des fruits à distance.



La première des trois unités, le MV Kowhai, a entamé son voyage inaugural au port de Tauranga fin octobre, chargé de kiwis à destination du Japon. Lors de cette campagne, Fresh Carriers a fourni 35 navires pour le transport des kiwis Zespri vers les principaux ports d'Asie, soit environ 30 % des fruits. Parmi eux, dix ont été envoyés en Chine, soit quatre de plus que prévu, principalement à cause de l'épidémie de coronavirus qui a ralenti l'activité des ports à conteneurs du pays. Les marchés d'Asie étant de plus en plus importants pour Zespri à court et moyen terme, l'avenir du mode spécialisé semble davantage assuré dans cette partie du monde qu'avec certains grands marchés historiques.

Selon les estimations du cabinet de conseil Eskesen Advisory, en matière d'approvisionnement en équipement, la production de conteneurs a atteint 290 000 EVP en 2020, contre 260 000 EVP en 2019. Si l'on tient compte des quelque 160 000 EVP qui seront retirés au terme de 12 ans, le gain net d'une année à l'autre pour la flotte reefer au début de 2021 sera de l'ordre de 3 à 4 %, ce qui correspond à la croissance prévue chaque année à l'échelle mondiale.

Toutefois, si la pandémie continue d'entraver le bon fonctionnement des ports chinois, nord-américains et de certains ports européens, cette croissance ne sera peut-être pas suffisante pour satisfaire la demande. Le sujet est particulièrement crucial en Asie : pour la première fois cette année, la Chine a délogé les États-Unis de leur place de premier importateur mondial de denrées alimentaires surgelées et réfrigérées. Le spectre de la crise de coronavirus a poussé la Chine à investir lourdement pour sécuriser son approvisionnement alimentaire. En octobre dernier, le nombre de reefers transportant de la nourriture en direction de la Chine avait augmenté de 41 %, contre 4 % seulement pour les États-Unis, ce qui explique le changement dans le classement. Cette hausse des importations de protéines et de produits frais et surgelés correspond aux efforts encore déployés par la Chine pour neutraliser les effets de la peste porcine africaine sur son cheptel porcin ; le pays a dû importer des volumes colossaux de porc pour compenser les pertes de sa production nationale. Il ne serait pas incongru, si les transporteurs rencontraient des difficultés à repositionner leurs équipements à cause des engorgements, de voir les lignes conteneurs sacrifier certains de leurs marchés les moins rentables au profit des reefers spécialisés.

En termes de demande, les opérateurs reefers anticipent de plus gros volumes en raisin de table et fruits à noyau du Chili, et des volumes similaires de banane sur les trajets transatlantiques. La principale inconnue vient des calamars de l'Atlantique Sud : si l'on se fie à la nature cyclique des prises, les volumes devraient atteindre 800 000 tonnes en 2021. Une grande partie des calamars est transbordée des jiggers à des reefers en pleine mer près des Îles Malouines. Si les prévisions se révélaient exactes, des prises aussi importantes pourraient absorber un bon nombre d'unités supplémentaires sur une période bien plus étendue, au détriment des expéditions de bananes spot. Partant du principe que ces navires seront soumis aux mêmes protocoles qui retardent actuellement les déchargements en Chine, la disponibilité des reefers spécialisés pour le reste du monde sera par conséquent fortement réduite par rapport à la normale lorsque les campagnes d'agrumes et de kiwi de l'hémisphère Sud débiteront. Une telle pénurie, si elle se présente, ne manquera pas de propulser les tarifs des reefers à la hausse ■

Richard Bright, consultant
info@reefertrends.com



Photos © Eric Imbert