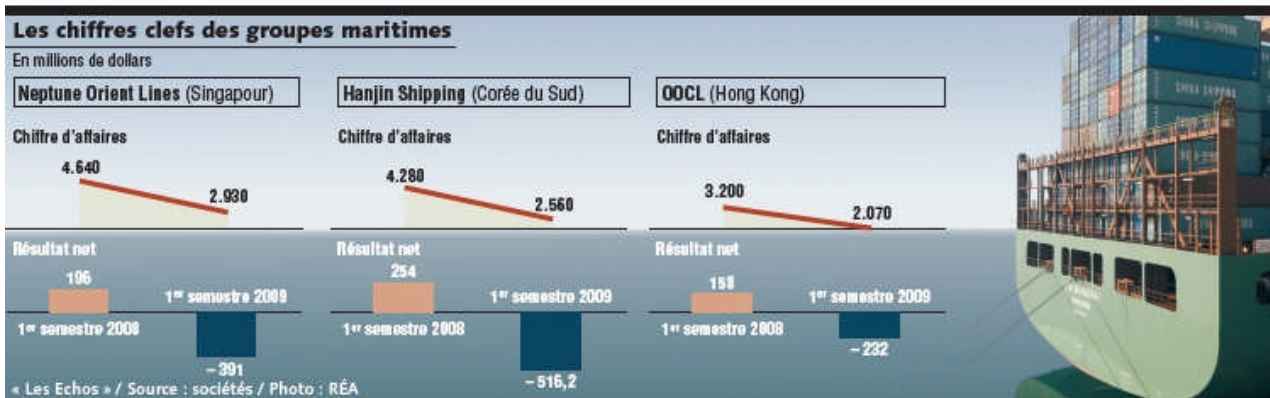




Le transport de conteneurs fonce vers des milliards de pertes

[11/08/09]

Les derniers chiffres publiés par certains armateurs asiatiques révèlent l'ampleur de la crise dans le secteur. Malgré des restructurations drastiques, l'offre de transport reste excédentaire et les prix déprimés.



Les chiffres commencent à donner le tournis. Entrées en crise à l'automne dernier au moment de la contraction des échanges mondiaux qui les privait brutalement de marchandises à transporter, les grandes compagnies maritimes spécialisées dans le transport de conteneurs par lignes régulières se mettent, les unes après les autres, à afficher des déficits considérables, se chiffrant d'ores et déjà, pour l'ensemble du secteur, en milliards de dollars (la devise américaine est la monnaie de référence dans le maritime). Leader mondial du secteur, le danois Maersk avait donné le ton, il y a près de trois mois, en publiant pour son activité conteneurs une perte nette de 559 millions de dollars au premier trimestre contre un profit de 80 millions de dollars entre janvier et mars 2008, pour un chiffre d'affaires de 4 milliards, en chute libre de 27,8 % du fait de l'effondrement des volumes transportés (- 4 %) et des taux de fret, c'est-à-dire des prix de transport facturés aux clients.

A lire les résultats pour le premier semestre publiés depuis par certains de ses concurrents asiatiques cotés en Bourse, tout laisse à penser que les déficits sur six mois qu'annoncera Maersk le 21 août prochain seront là aussi terribles. Cinquième acteur mondial via sa filiale APL, le singapourien Neptune Orient Lines(NOL) vient ainsi d'afficher une perte de 391 millions de dollars entre janvier et juin, pour un chiffre d'affaires de 2,93 milliards, en recul de 37 % sur un an. Dixième mondial, le sud-coréen Hanjin Shipping fait pire encore, avec un déficit de plus de 516 millions de dollars pour une activité en chute de 40 %, à 2,56 milliards de dollars. Quant à OOCL, le groupe de Hong Kong, il a publié 232 millions de dollars de pertes pour un chiffre d'affaires en baisse de 35,4 %, à un peu plus de 2 milliards de dollars. En résumé, à eux trois, NOL, Hanjin Shipping et OOCL ont cumulé en six mois plus de 1,1 milliard de dollars de pertes, alors que, selon la base de données AXS-Alphaliner, ils ne pèsent que 9,3 % de la capacité mondiale de transport maritime de conteneurs !

Un léger optimisme

Face à une crise d'une telle ampleur, qui frappe également l'italo-suisse MSC (numéro deux mondial) et le français CMA CGM (numéro trois) mais sans que l'on sache précisément à quel niveau car ils ne sont pas cotés en Bourse, les armateurs ont, tous, réduit drastiquement la voilure depuis plusieurs mois déjà, restructurant des lignes, désarmant des porte-conteneurs par centaines, envoyant d'autres à la casse, rendant à leurs propriétaires les navires qu'ils

12.08.2009

Le transport de conteneurs fonce...

louent quand les contrats arrivent à terme, annulant des commandes de bateaux, etc. Mais, dans le même temps, ils ont bien dû prendre livraison des navires qu'ils avaient commandés durant les années fastes et dont la construction venait de s'achever, et au total l'offre de transport est toujours excédentaire. Dans leurs derniers commentaires sur leurs entreprises, certains dirigeants de compagnies asiatiques soulignent néanmoins que le pire de la crise pourrait être passé, les volumes transportés commençant à se redresser depuis quelques semaines. Et ils fondent pour la seconde partie de l'année leurs espoirs sur le traditionnel rebond s'amorçant en août des exportations asiatiques liées aux fêtes de fin d'année. Mais, malgré une série d'annonces de hausses de prix, ils ont toujours le plus grand mal à imposer leurs tarifs.

CLAUDE BARJONET, Les Echos

[Réagir à cet article](#)

Tous droits réservés - Les Echos 2009