

Le Rendez-Vous de l'Assurance
Transports
5 mai 2017, Paris

Quo vadis shipping and marine insurance

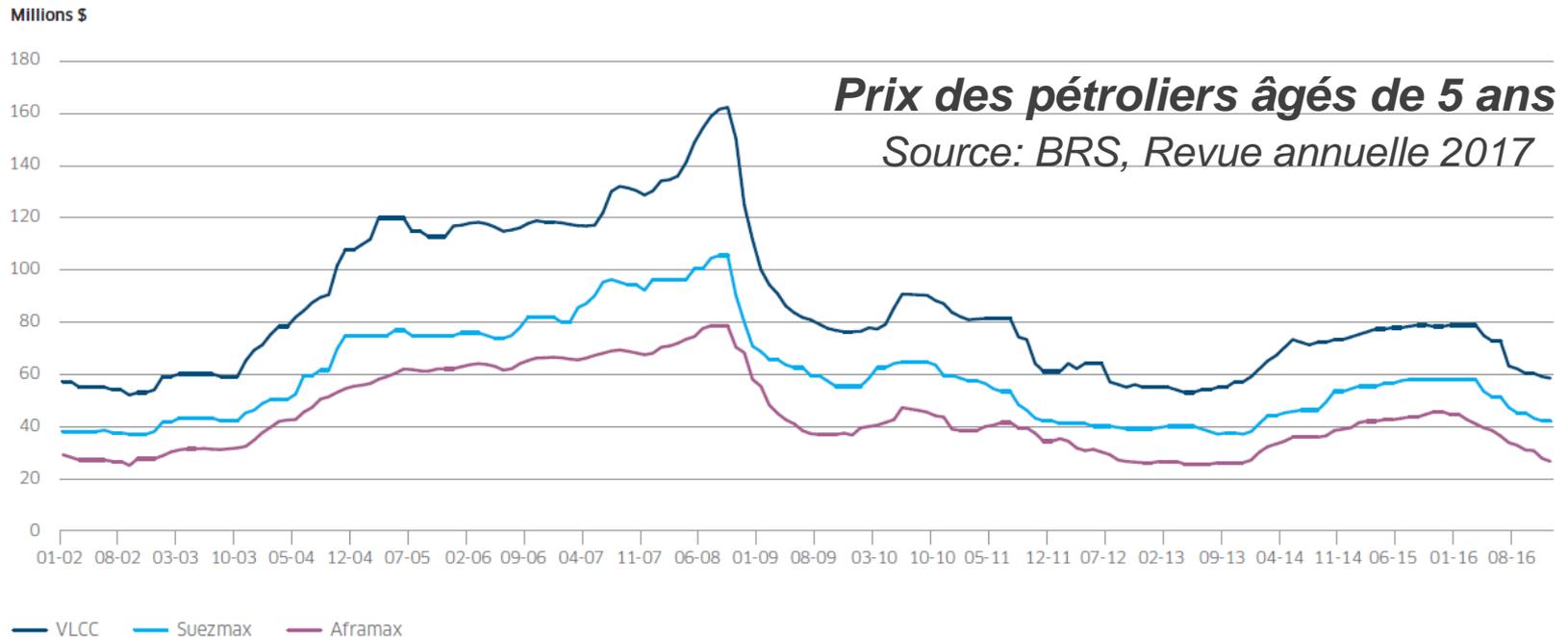
Denis KESSLER
Président-Directeur général, SCOR

Un constat

- Le *shipping* est une industrie actuellement en difficulté, avec des conditions de marché fortement dégradées depuis la crise financière
- Le secteur est très sensible aux variables économiques et connaît de telles difficultés de manière récurrente
- Même si le marché de la (ré)assurance répond largement à une logique de prix dictée par la capacité mondiale des assureurs/réassureurs, les difficultés de l'industrie du shipping contribuent aux performances décevantes de la branche d'assurance du transport maritime

L'industrie du *shipping* vue par un économiste de base

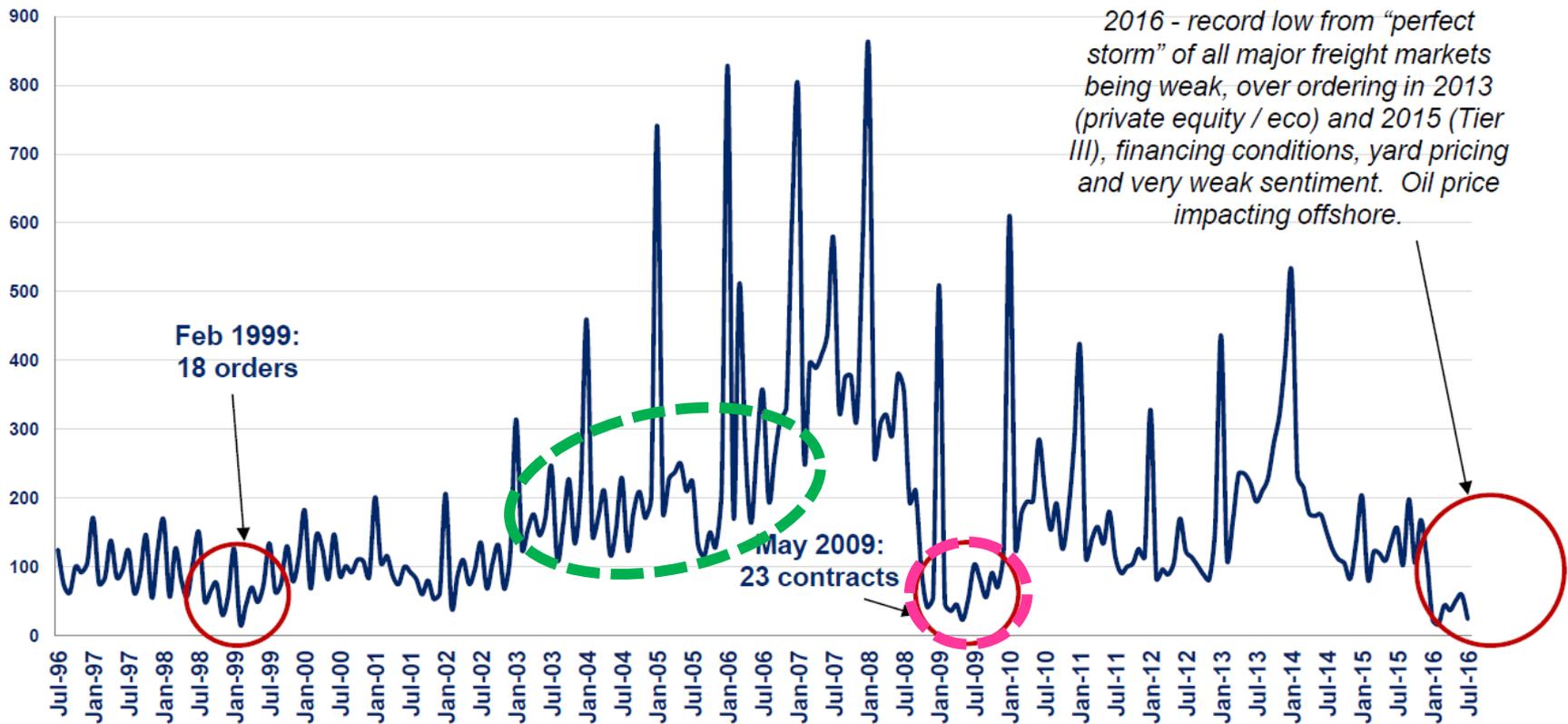
- Lorsque l'offre de bateaux est supérieure à la demande de bateaux, le prix des bateaux baisse
- Inversement, lorsque la demande de bateaux est supérieure à l'offre de bateaux, le prix des bateaux monte



Il en résulte des fluctuations du prix des bateaux en fonction de l'ampleur du déséquilibre entre offre et demande

La demande de bateaux est très volatile

- Avant la crise, début 2008, le nombre de commandes mensuel a atteint un pic de presque 900 ordres
- Ce nombre s'est effondré à 23 en mai 2009!



Nombre de commandes mensuelles (>1000dwt)

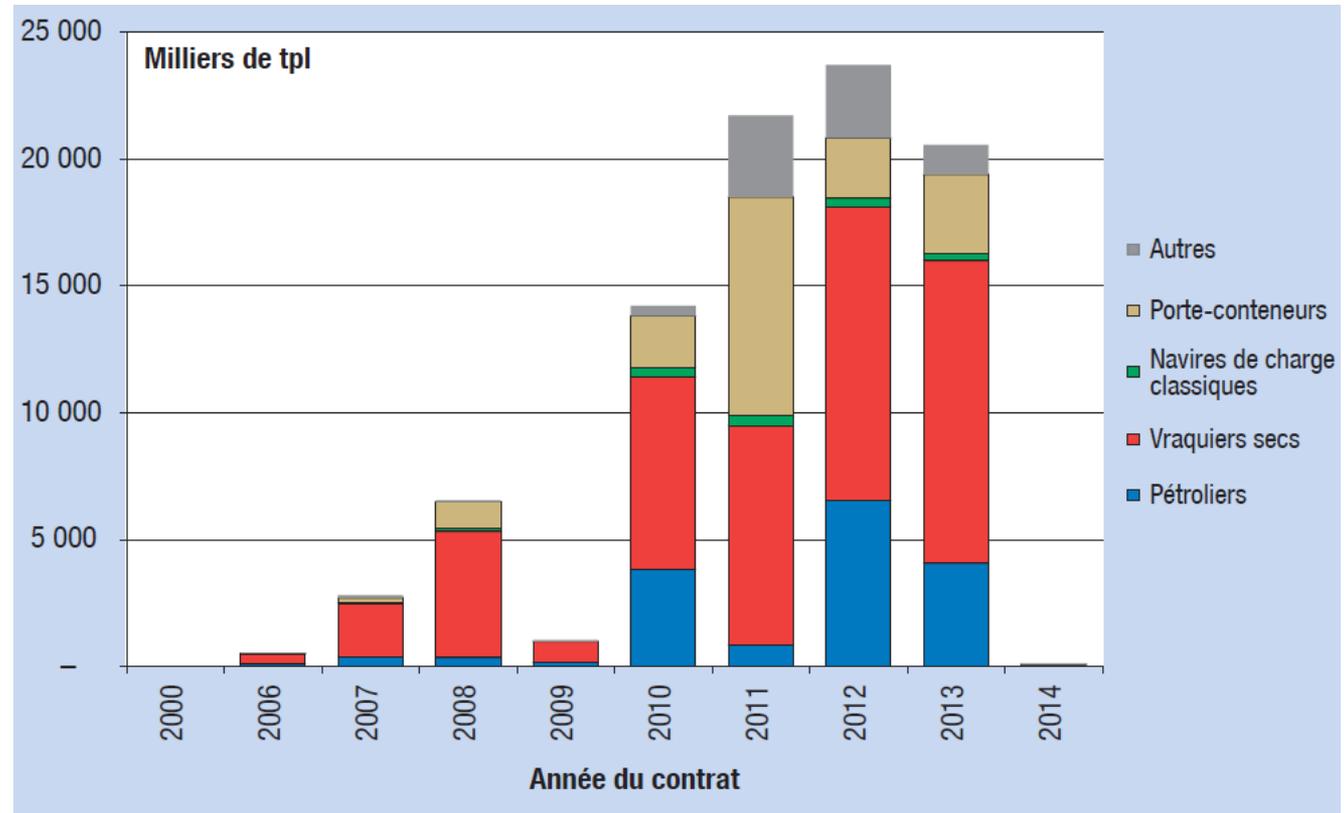
Source: Clarksons Research, IUMI, Septembre 2016

De quoi dépend la demande de bateaux?

- La demande de bateaux à un instant donné est déterminée par les anticipations de la demande de transport maritime dans le futur

→ Un bateau représente un investissement important et de long-terme

→ Le délai entre la commande et la livraison est significatif (duration moyenne de 3 à 4 ans pour les livraisons de 2014)

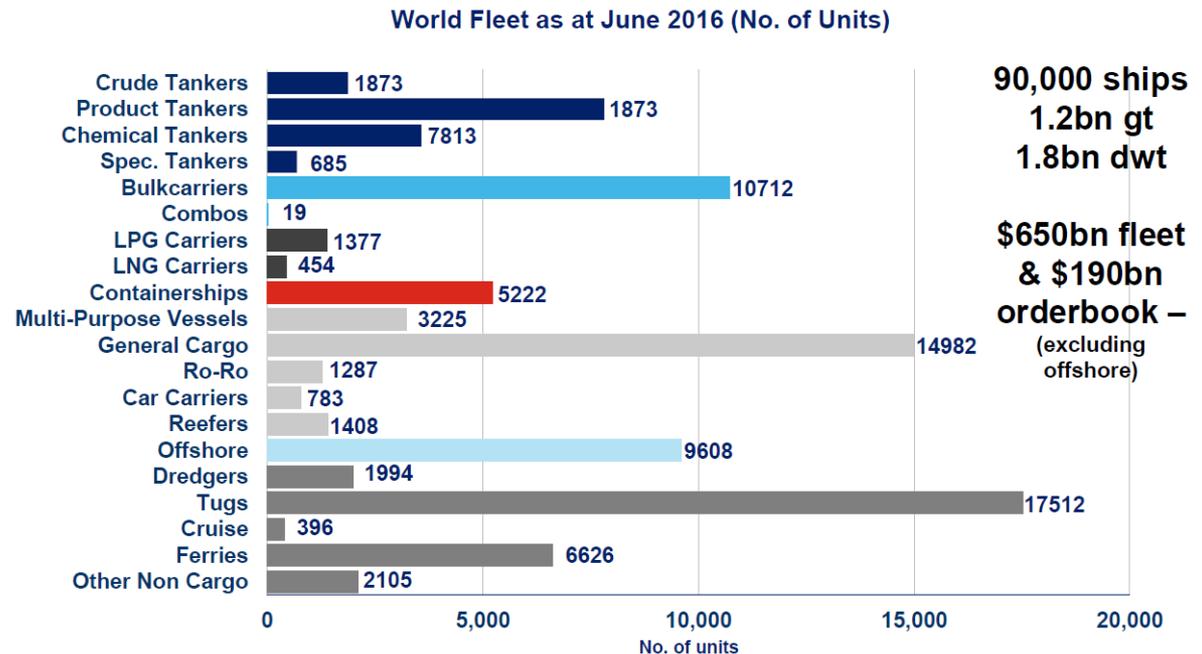


Années des contrats de construction pour les navires livrés en 2014 (en tpl)

Source: CNUCED, *Etudes sur les transports maritimes*, 2015

En parallèle, la substituabilité entre les différentes catégories de bateaux a fortement décru

- Les bateaux sont aujourd'hui hautement spécialisés :
 - Le porte-conteneurs
 - Le vraquier
 - Le navire-citerne
 - Le navire de croisière
 - ...
- Ces différentes catégories répondent à des demandes spécifiques (pétrole, minerais, commerce international, tourisme etc.)



Flotte mondiale en juin 2016

Source: Clarksons Research, IUMI, Septembre 2016

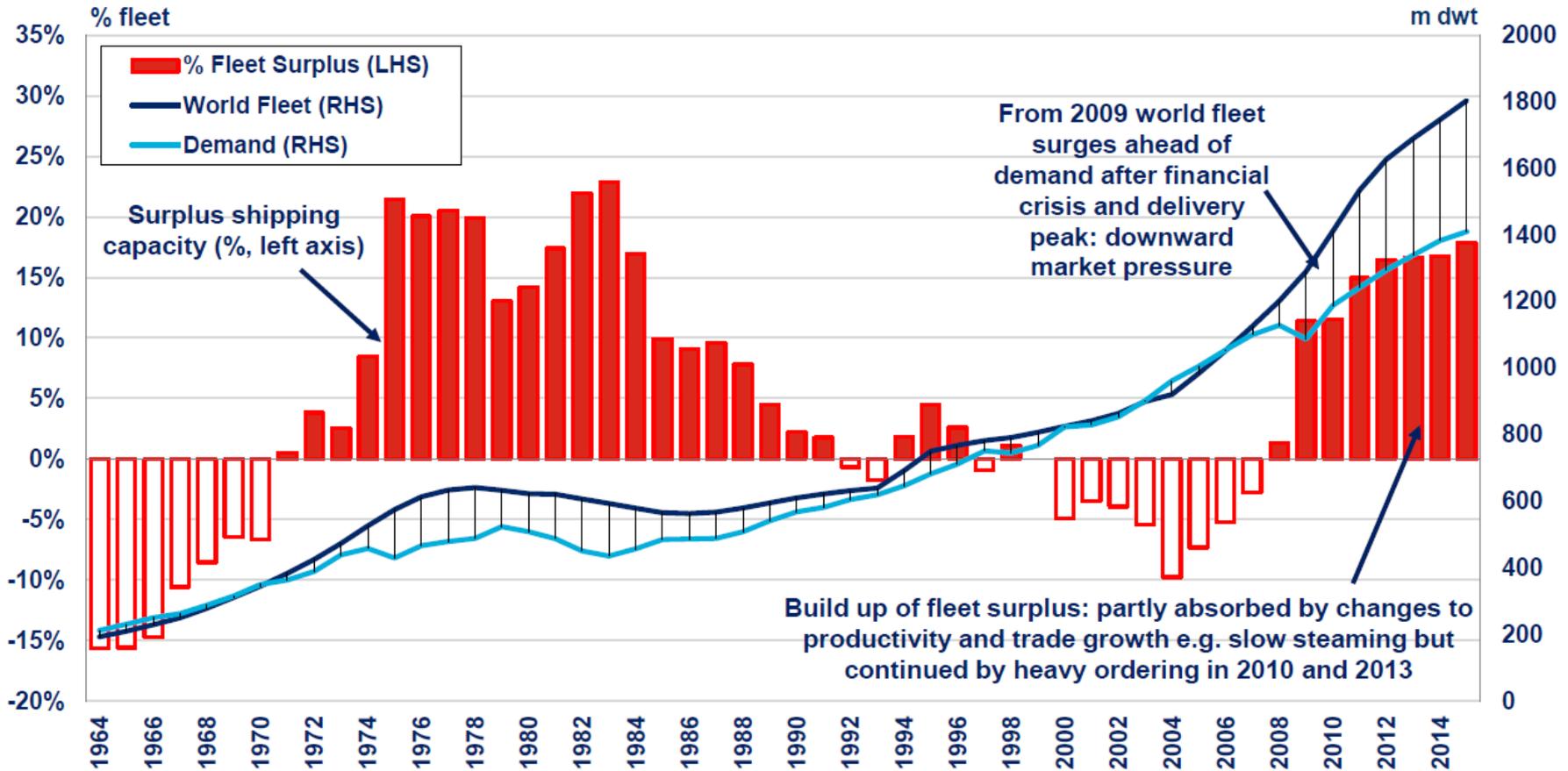
En conséquence, l'anticipation de la demande de transport maritime doit se faire au niveau de chaque catégorie de navire

Comment se forment les anticipations de la demande de transport maritime?

- Différents facteurs sont à prendre en compte:
 - L'obsolescence de la flotte actuelle (effet « stock »)
 - La recherche de progrès techniques et de gains de productivité (« super-tankers » etc.)
 - La croissance attendue du commerce mondial global (imports et exports)
 - La croissance attendue de chaque secteur industriel
 - Les possibles substitutions au transport maritime (par exemple le transport aérien ou ferroviaire)
 - L'évolution attendue des tarifs de transport



L'industrie du shipping est cyclique

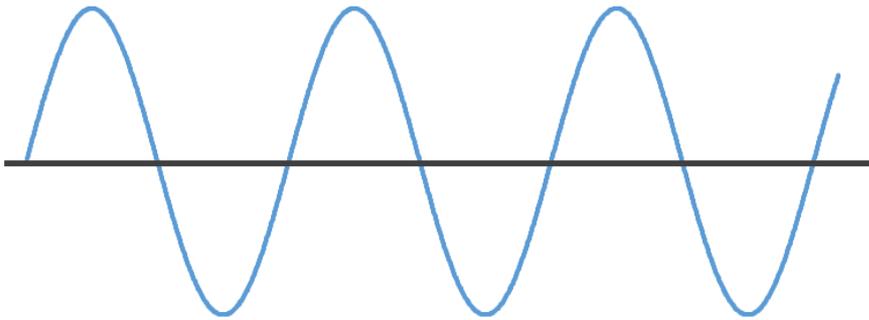


Comparaison de l'offre et de la demande de capacité (flotte mondiale)

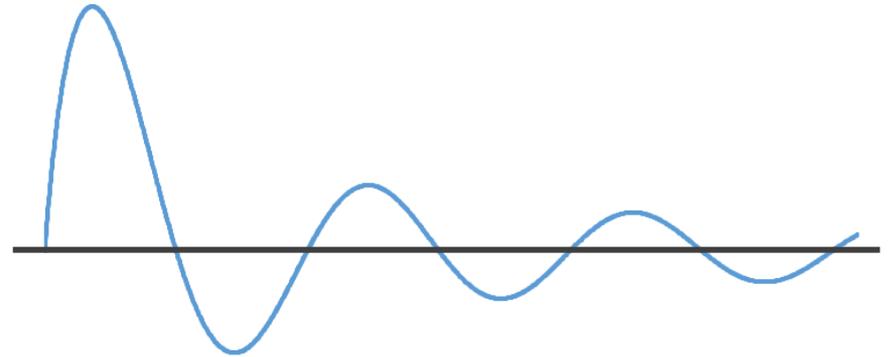
Source: Clarksons Research, IUMI, Septembre 2016

Il existe différentes catégories de cycles

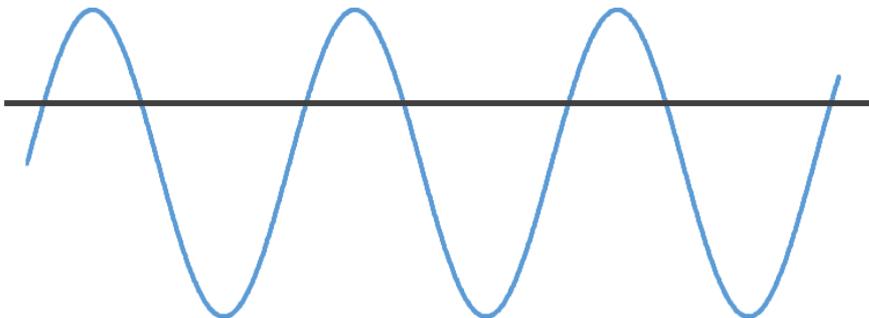
Cycle régulier



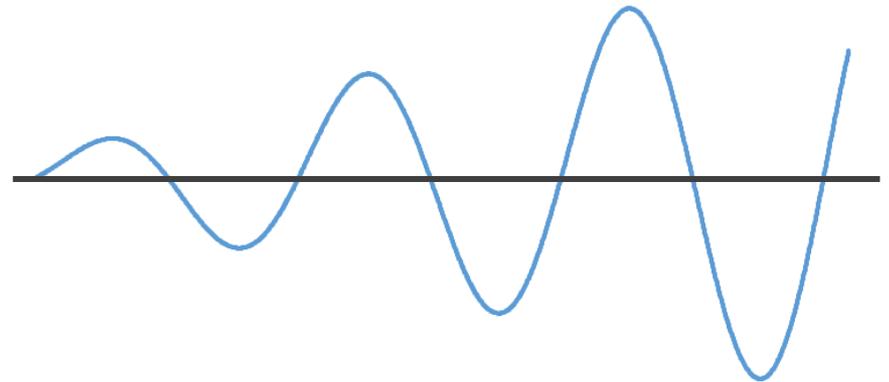
Cycle amorti



Cycle dégradé

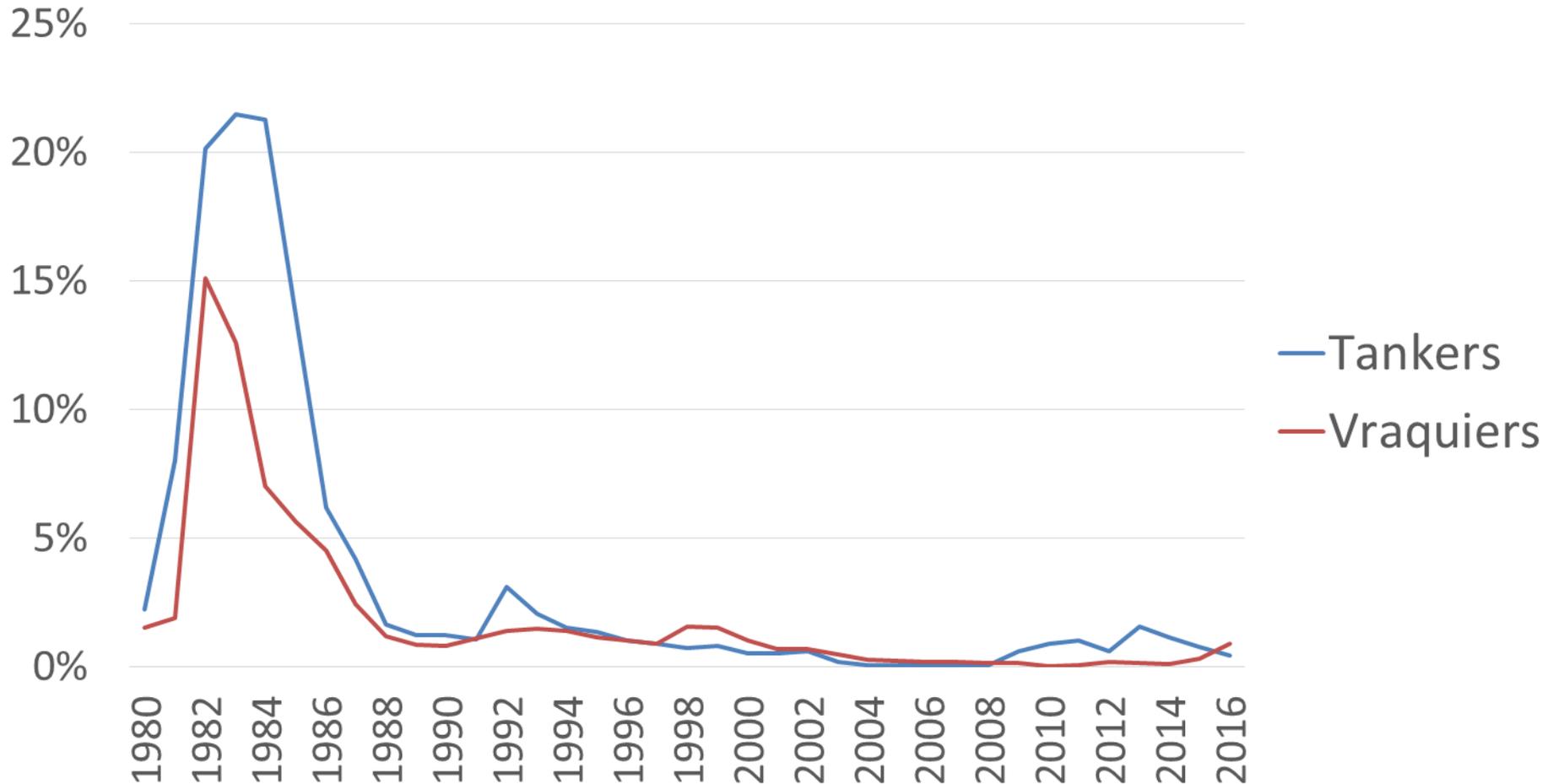


Cycle explosif

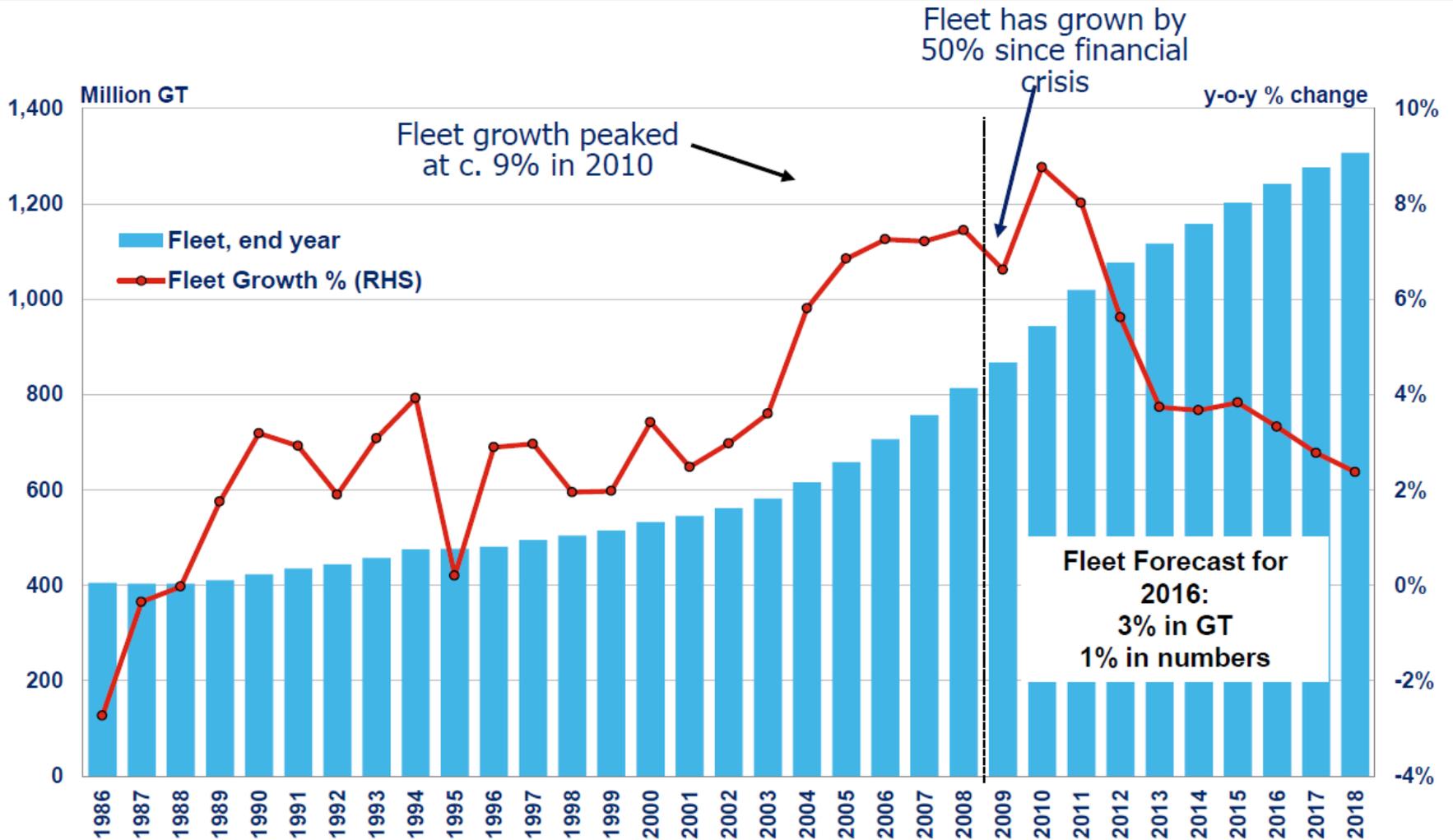


La très forte surcapacité des années 80 avait conduit à un taux record de désarmement de la flotte

Pourcentage de vraquiers et tankers désarmés



La flotte mondiale a crû de 50% depuis la crise financière



Flotte mondiale exprimée en tonnage

Source: Clarksons Research, IUMI, Septembre 2016

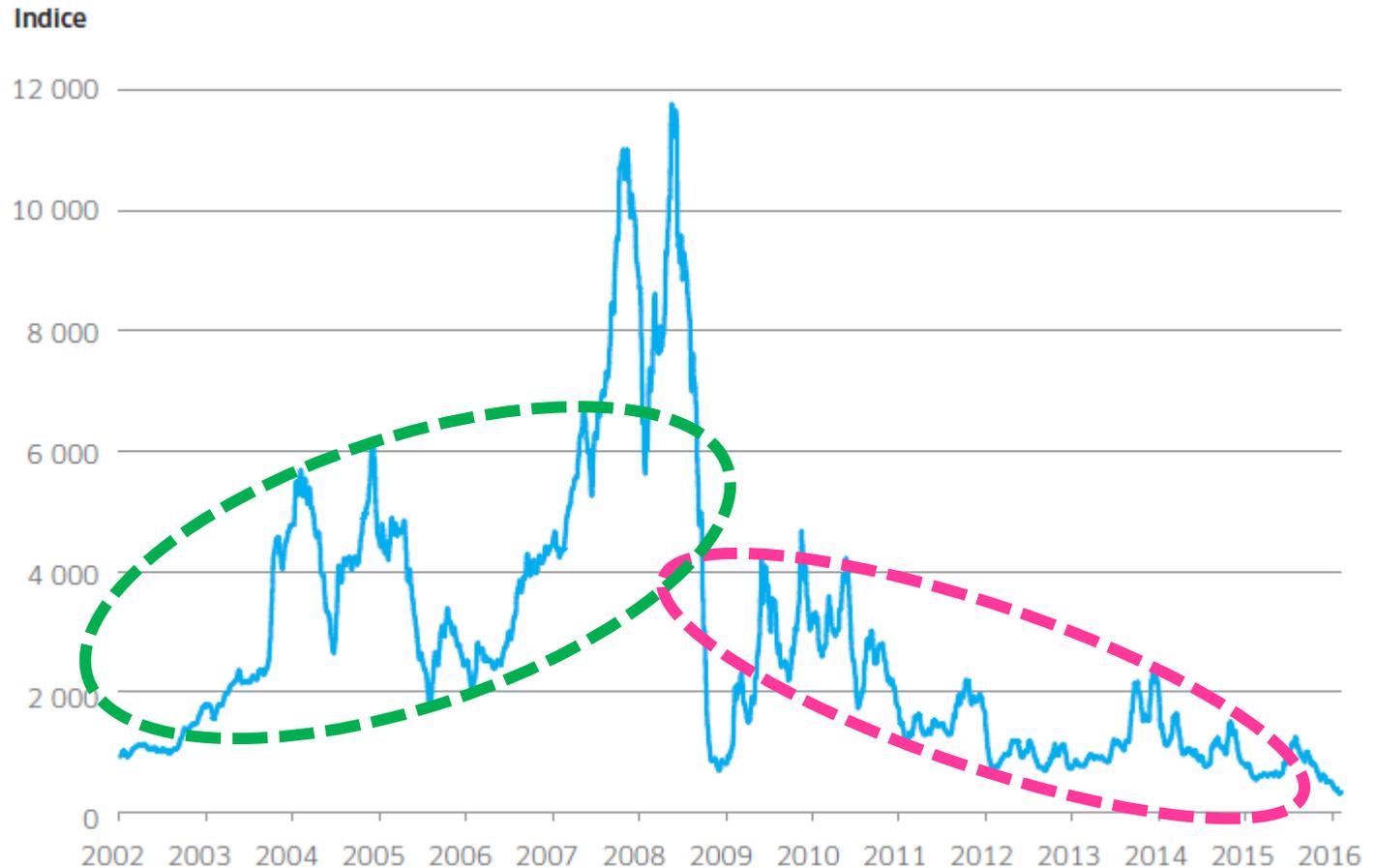
La « flotte fantôme » à Singapour en 2009 était le symbole de la surcapacité maritime au lendemain de la crise



© Richard Jones / Sinopix

Les cycles de sur- et sous-capacité se traduisent par des tarifs cycliques, alternant phases haussières et phases baissières

L'indice de prix du vrac sec s'est effondré après la crise et reste à un niveau faible, montrant que les surcapacités n'ont pas été éradiquées malgré le ralentissement de la demande



Evolution du Baltic Dry Index (BDI) depuis 2002

Source: BRS, Revue annuelle 2017

Comment cela s'explique-t-il pour un économiste de base?

- Tout secteur économique où
 - il y a un délai important entre la décision (=augmentation de la capacité) et la livraison (=disposition de la capacité)
 - les acteurs disposent d'un vecteur d'informations et de signaux réduitsgénère des cycles



Le célèbre « cycle du cochon » en constitue l'illustration

L'industrie du *shipping* présente des caractéristiques intrinsèques favorisant un phénomène cyclique endogène

- L'industrie du *shipping* est un secteur économique
 - Hautement concurrentiel: de nombreux acteurs de tailles différentes
 - Décentralisé: la flotte mondiale est enregistrée auprès de plus de 150 Etats
 - Où le prix de fret est la principale variable d'observation et de décision
 - Réglementé mais très peu régulé
- qui conduit à des comportements panurgiques (« herd effect »)

Ce type de marché résulte plutôt en une concurrence aiguë à tendance destructrice

- Ce type de marché résulte plutôt en une concurrence aiguë à tendance destructrice, avec
 - Entreprises en difficulté ou en faillite
 - Ajustement brutaux (contractions soudaines d'activité et volatilités très élevées des prix)

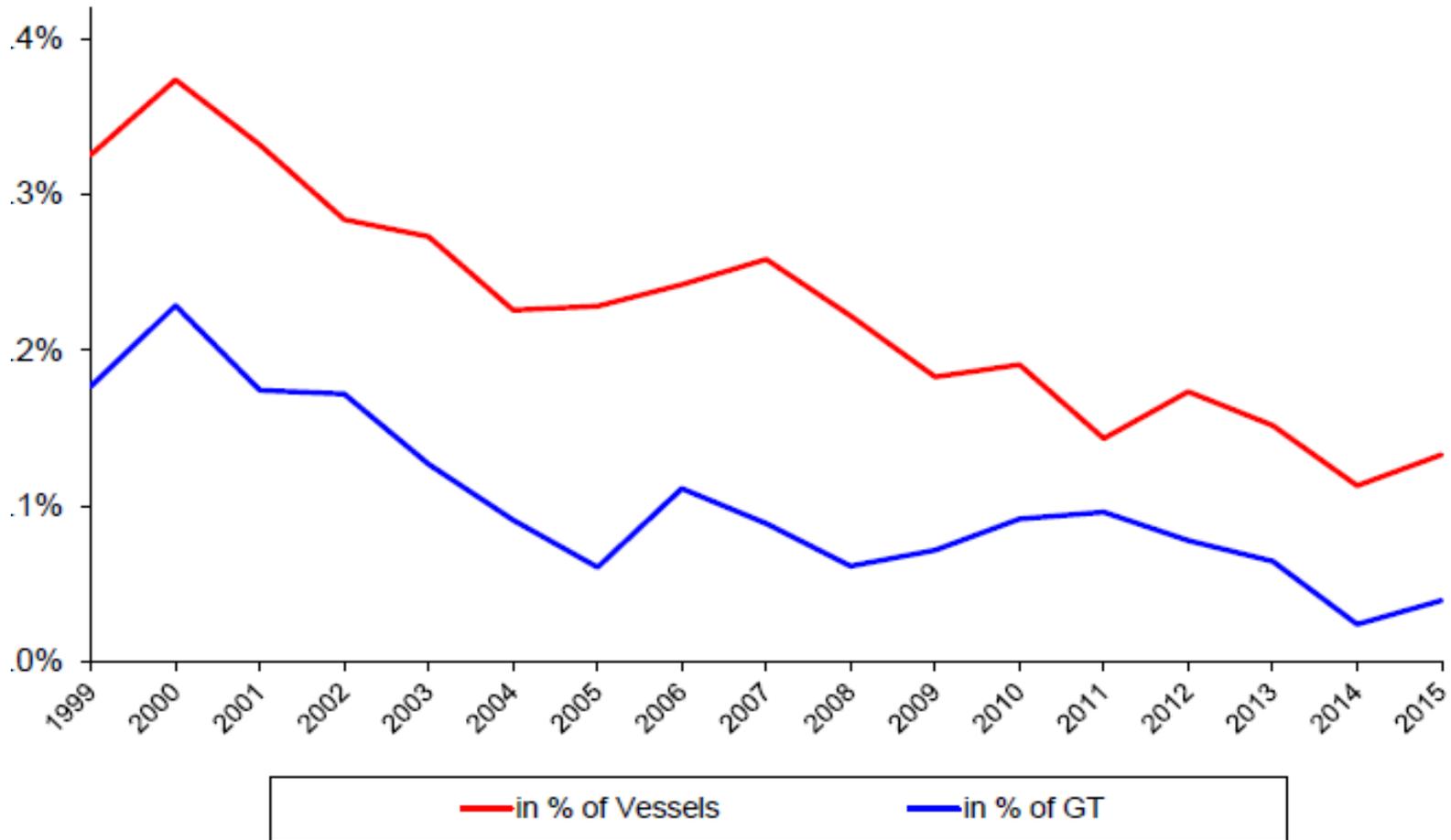


- Les fortes difficultés auxquelles le secteur est confronté se propagent dans l'ensemble de la chaîne de valeur en amont (exemple: chantiers de construction)

Le marché du shipping impacte directement le marché de l'assurance transport maritime

- Les phases négatives du *shipping*, caractérisées par un excès de capacité, se traduisent par une tendance baissière des tarifs de l'assurance transport maritime
 - Dans le cas de l'assurance *hull*, le prix des bateaux baisse et donc la valeur assurée baisse
 - Cette situation encourage la diminution des coûts (« cost-cutting ») par les sociétés de shipping, ce qui pèse négativement sur leur demande d'assurance
- Il existe, toutes choses égales par ailleurs, de nombreux facteurs d'aggravation du risque en période de crise (baisse des budget maintenance, défaut de qualification des équipages, risque moral ...)
- L'assurance transport maritime est soumise à une pression baissière supplémentaire du fait de
 - La diminution de la sinistralité moyenne
 - L'excès de capacité en (ré)assurance

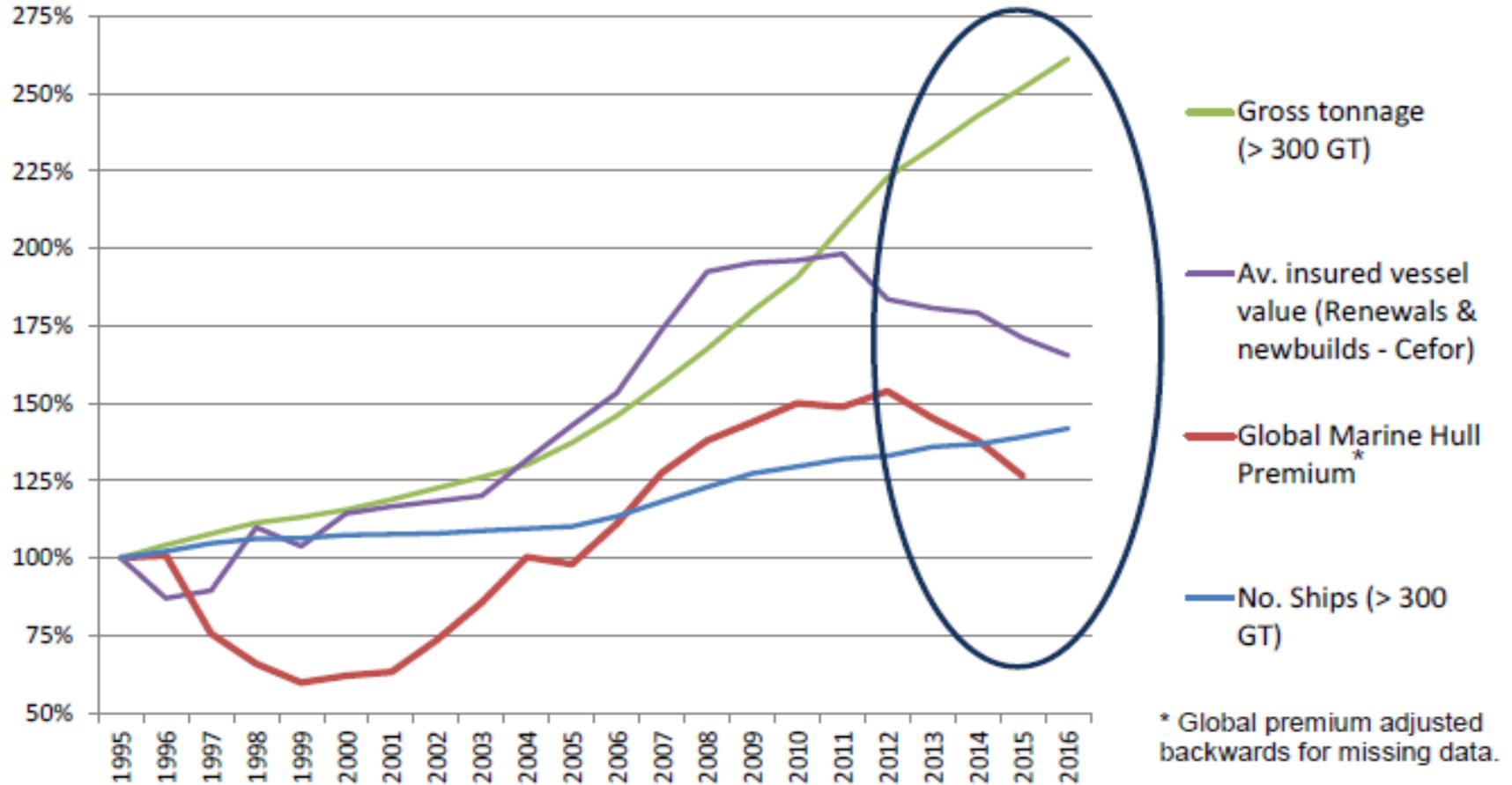
La diminution de la sinistralité semble traduire une tendance de long-terme



Fréquence de sinistres sur la période 1999-2015 exprimée en pourcentage de la flotte / du tonnage

Source: AGCS

On assiste ainsi à une réduction du montant de primes *hull* alors même que le nombre de bateaux et le tonnage augmentent

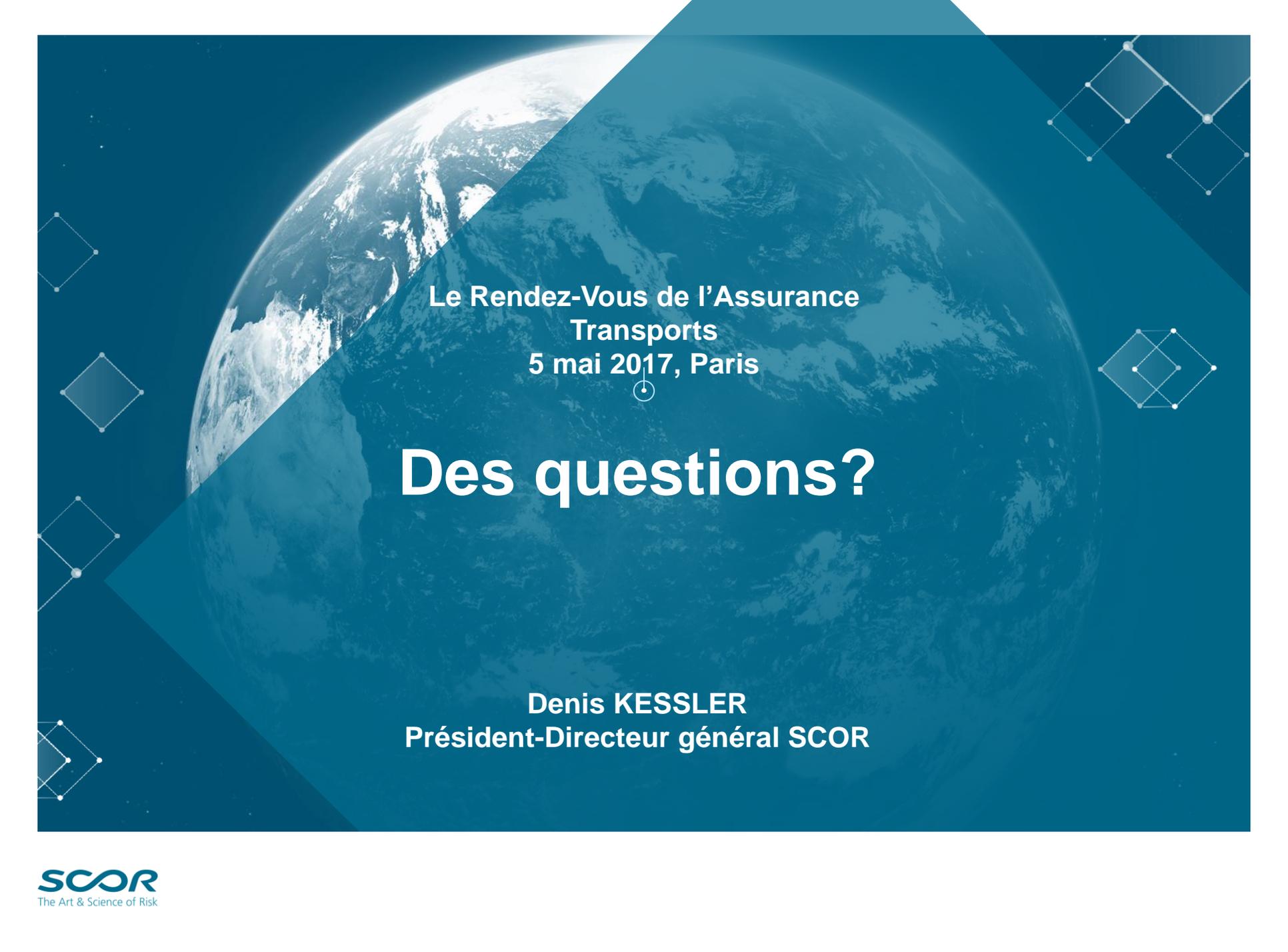


Evolution de la flotte et de la prime globale d'assurance hull depuis 1995 (indice de 100% en 1995)

Source: IUMI

Conclusion

- Une branche compliquée, qui a perdu de son attractivité
- Assureurs et réassureurs tendent à allouer leur capital vers d'autres branches, dont le couple rendement-risque paraît supérieur
- La souscription du risque maritime requiert une grande attention
 - Sélection des risques
 - Wording et T&C des polices
 - Contrôle des expositions / clash
 - Contrôle de la sinistralité
- La capacité offerte doit évoluer en fonction du cycle du shipping



Le Rendez-Vous de l'Assurance
Transports
5 mai 2017, Paris

Des questions?

Denis KESSLER
Président-Directeur général SCOR