


**ISEMAR**

 INSTITUT SUPÉRIEUR D'ÉCONOMIE MARITIME  
 NANTES - SAINT NAZAIRE

## Le Vietnam

### Une expérience de développement maritime

*Le Vietnam est un laboratoire particulier de l'émergence économique. Le poids de l'histoire, la nature socialiste du régime et l'ouverture du pays rapprochent plus du modèle chinois que des autres pays d'Asie du Sud-Est. L'activité portuaire est à l'image de la croissance des échanges et du volontarisme politique, mais témoigne aussi d'un excès de précipitation dans le développement d'infrastructure... Les lourds déboires des deux conglomérats maritimes du pays posent directement la question des capacités de développement de cette économie socialiste et de volontarisme d'Etat. La vocation maritime du pays est incontournable, la construction du secteur par la force publique a déjà trouvé un lien avec les acteurs maritimes internationaux qui ont bien compris le potentiel du Vietnam au cœur de l'Extrême-Orient. Le pays a besoin de construire des rapports internationaux solides en maintenant un rapport d'équilibre avec la Chine, son puissant voisin.*

#### L'économie et ses besoins

Le pays, peuplé de 90 M d'habitants, reste au début de son développement économique avec un PIB par habitant presque quatre fois inférieur à celui de son voisin la Chine et classe le Vietnam dans un rang bien moindre dans la hiérarchie mondiale. Le point de départ de l'émergence vietnamienne est ancien avec la politique du "Renouveau" (Do Moi) lancée en 1986 par le régime communiste. L'industrie manufacturière tournée vers l'extérieur a progressé avec la normalisation progressive des relations avec les voisins d'Asie du Sud-Est (ASEAN, 1995), les États-Unis (1996) et l'entrée en 2007 dans l'OMC. Sous l'égide doctrinale d'une "économie de marché à orientation socialiste", le Vietnam s'est ouvert aux investissements internationaux (surtout japonais, coréens, singapouriens, mais aussi chinois). Ces investissements ont quadruplé en quelques années et affichaient encore un très bon niveau en 2013.

Conjoncturellement, l'économie vietnamienne affiche une croissance annuelle du PIB moins forte depuis 2011 (autour de 5%). En 2013, cette croissance a encore été de 5.43%. Selon le rapport biennuel de la Banque Mondiale sur le Vietnam, le faible niveau des réserves de change, la lenteur des réformes structurelles et la

fragilité du système bancaire demeurent les principaux facteurs de risque pesant sur l'économie. Néanmoins, le commerce international du pays affichait en 2013 une croissance de +15% (en valeur) qu'il s'agisse des importations comme des exportations.

Le commerce du Vietnam est d'environ 4.5 M de conteneurs pleins échangés par an grâce à l'exportation manufacturière (localisée dans le Sud du pays), mais aussi à l'import de fournitures des usines délocalisées et des biens de consommation souvent venus du voisin chinois. Les échanges avec la Chine seraient de 500 000 evp pleins aux deux tiers dans le sens Nord - Sud. Le pays dispose de fer avec un peu d'exportation vers la Chine (3 Mt), mais un déficit de production sidérurgique aboutit à une importation de 8 Mt d'acier. Le charbon exporté, notamment vers la Chine du Sud, est en recul (25 Mt en 2009, 15.2 en 2012) et les besoins électriques du pays devraient transformer le pays en importateur net avec notamment du charbon thermique indonésien pour le Sud.

Le Vietnam a importé en 2012/2013, 3.5 Mt de céréales et reste le troisième exportateur mondial de riz avec 7,5 Mt. La production de pétrole (17 Mt) comme de gaz (8.5 Mt) alimente la demande nationale, le pays importe environ 2 Mt de LPG. La demande de GNL devrait être équivalente et un premier terminal GNL est en construction pour une mise en service en 2015 près de Ho Chi Minh Ville à Bihn Tua. A terme, deux autres terminaux seraient projetés dans le reste du pays.

La nature socialiste du pays et son implication dans les échanges internationaux expliquent les ambitions du Vietnam à adapter son tissu maritime. En octobre 2009, le gouvernement a fixé l'orientation pour les développements des secteurs maritimes à l'échéance 2020, traduisant un effort de modernisation visant à la compétitivité nécessaire à la fois à l'économie nationale et à la performance internationale. Il s'agit donc de moderniser les ports et leurs voies d'accès y compris par des constructions nouvelles, le doublement de la flotte, le développement des services maritimes et logistiques ainsi que la formation des marins.

## Les ports vietnamiens

Le Vietnam est un pays étroit possédant un très long rivage de 3 400 km. Les ports sont donc nombreux. Toutes les villes principales se situent sur la côte et les fleuves et disposent donc d'installations portuaires plus ou moins anciennes. Ho Chi Minh Ville (l'ex Saigon) est proche de la mer avec une connexion par un fleuve côtier. Hanoi sur le Fleuve Rouge est reliée par un de ses bras à Haiphong. L'accessibilité maritime totale du pays n'empêche pas les problèmes de logistique avec une modernisation nécessaire des réseaux routiers et ferroviaires pour fluidifier les échanges internes.

Le Nord autour d'Hanoi est le deuxième poumon économique du pays. Le complexe portuaire d'Haiphong regroupe plusieurs sites. Le port principal est géré par Vinalines, le conglomérat maritime national. En 2012, il représentait un volume de 32 Mt et 1.9 M d'evp, la croissance était de +2% en repli par rapport à l'année précédente (+11%).

Cette partie du pays comprend aussi le complexe de Can Pha – Quang Ninh (29 Mt) avec à la fois un port pétrolier, un port généraliste et un terminal charbonnier d'exportation et de fournitures des centrales thermiques du Sud. Sur la longue côte, s'échelonnent plusieurs villes côtières et quelques ports : Da Nang (5.7 Mt), Qui Nhon (6.6 Mt), Nha Trang (2.5 Mt), on ajoutera à l'extrême sud les petits ports du delta du Mékong en connexion avec le Cambodge<sup>1</sup> et le Laos.

L'effort de développement portuaire dans le Nord se situe d'abord dans le terminal à conteneurs de Cai Lan (CICT) avec l'américain SSA ouvert en 2012 dans la zone d'Ha Long. Un plus gros investissement se situe en avant-port d'Haiphong avec des intérêts japonais. Il s'agit du port en eau profonde de Lach Huyen lancé l'an dernier pour une ouverture en 2016.

Le principal projet de développement au Centre répond à l'ambition de constituer au nord de Nha Trang à Van Phong, un port de transbordement censé bénéficier de la proximité avec l'axe Malacca – Chine<sup>2</sup>. Vinalines devait se charger de ce projet, mais les difficultés du groupe ont arrêté les choses. Le projet va être relancé par le gouvernement, mais sans Vinalines.

Le complexe portuaire de la capitale Ho Chi Minh Ville englobe les sites de la rivière de Saigon et la nouvelle zone portuaire construite à l'Est sur la rivière Thi Vai dans le district de Cai Mep. Le trafic total en 2012 s'est établi à 86 Mt (en incluant les échanges internes entre les deux zones). Pour les conteneurs, le chiffre a maintenant dépassé les 5 M d'evp (+5%), soit une

<sup>1</sup> Le port de Phnom Penh se situe à 350 km de la mer et accueille des navires de haute mer.

<sup>2</sup> Une société australienne H&N Commodities évoque un projet de port offshore proche de l'île de Hon Khoai au large de l'extrême sud vietnamien. Le port serait orienté vers les vracs notamment le charbon nécessaire aux besoins électriques.

activité intermédiaire entre celle du duo thaïlandais de Laem Chabang / Bangkok et de Manille au Philippines. Néanmoins, pour Drewry, seuls 60% seraient en lien avec les échanges océaniques.

Le port historique se situe aux abords de la ville de Ho Chi Minh sur la rivière de Saigon. Le premier terminal à conteneurs moderne, le VICT associé en 1998 une entité du ministère des Transports (Swaco) et le Singapourien APL-NOL. Ouvert en 2002, le grand terminal de Cat Lai est la propriété de Saigon New Port (SNP), entité économique créée en 1999 et détenue par le ministère de la Défense. Le reste de l'activité portuaire est gérée par Saigon Port filiale de Vinalines. Le gouvernement a souhaité doter la région de Ho Chi Minh Ville de nouvelles capacités portuaires. Ce qui s'est d'abord traduit par l'ouverture en 2009 de la rivière de Saigon du SPCT (P&O Ports puis DPW).

Le plus gros du développement s'est situé sur la région de Thi Vai - Cai Mep située dans une autre province (Ba Ria) que la capitale, ce qui entretient quelques conflits de concurrence entre les deux régions. Entre 2009 et 2013 se sont construits six terminaux en eau profonde, dont un, achevé cette année qui n'a pas encore de manutentionnaire. Deux terminaux ont des trafics très faibles : SITV associant HPH (HK) à SICC un conglomérat régional; SP-PSA International Terminal qui lie PSA (Singapour) et Saigon Port. APM Terminal du groupe Maersk est aussi associé à Saigon Port dans le CMIT. L'autre acteur national, Saigon New Port dispose de deux terminaux, le TCCT lui est propre et le TCIT l'associe à Hanjin, MOL et Wan Hai.

Cai Mep compte en théorie une capacité de 7 M d'evp, mais en 2012 seulement 960 000 evp ont été manipulés. La surcapacité est donc énorme, la zone peine à trouver des trafics, ils sont encore largement captés par la capitale. En fait, construits pour les échanges océaniques avec l'Occident, ces terminaux intéressent peu les lignes inter-asiatiques qui préfèrent les sites de la capitale. Le tout s'inscrit dans un contexte de ralentissement de la croissance de l'économie nationale.

### Trafics conteneurs des terminaux de la région de HCM

| Terminal    | Localisation    | Evp 2012  |
|-------------|-----------------|-----------|
| VICT        | Ho Chi Minh     | 350 000   |
| SNP Cat Lai | Ho Chi Minh     | 2 900 000 |
| Saigon Port | Ho Chi Minh     | 300 000   |
| SPCT        | Nha Be District | 224 000   |
| SITV        | Cai Mep         | 7 000     |
| SPPSA       | Cai Mep         | 6 000     |
| CIMT        | Cai Mep         | 306 000   |
| TCCT        | Cai Mep         | 642 000   |
| TCIT        | Cai Mep         |           |

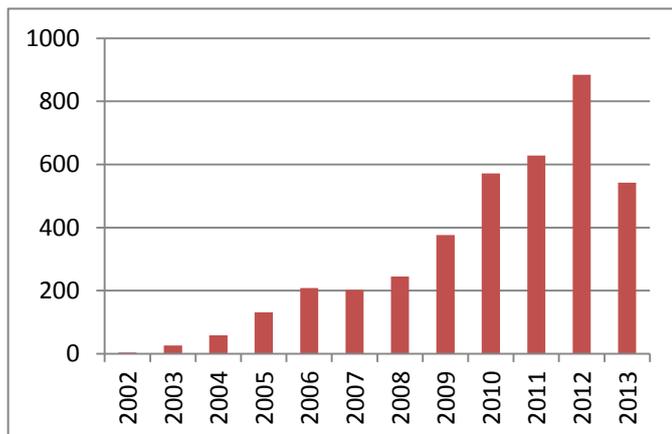
Sources VPA

## La construction navale

Le Vietnam avait atteint une place éminente avant la crise de 2008 dans ce secteur industriel très concurrentiel qu'est la construction navale. Derrière, les trois géants (Japon, Corée, Chine), les niveaux de production paraissent modestes, mais ils sont suffisamment importants pour porter une activité de rang mondial et structurante pour un pays en voie de développement et de modèle socialiste.

Avec 1.8% des commandes annuelles en 2008, le Vietnam était le cinquième constructeur devancé seulement par les Philippines. Le pays a été malmené par la crise avec un gros niveau d'annulation et un effondrement des commandes. Les problèmes de compétitivité, de prix, de qualité et de financement ne favorisent pas le pays. Ce n'est qu'en 2013 que le Vietnam a retrouvé la confiance des acteurs internationaux, mais le voisin philippin engendre toujours le double de commandes. Les livraisons en 2013 sont le témoignage des années difficiles et le carnet de commandes à la fin de l'année dernière affichait un chiffre supérieur à 2012 sans toutefois atteindre la période faste d'avant la crise.

Livraisons annuelles Vietnam (000 tonnes brutes)



Sources ISL Yearbook 2012

Dans un état socialiste comme le Vietnam, la construction navale nationale passe par les grandes entreprises publiques. Le pays compte une centaine de sites de construction répartis dans les différentes villes côtières avec une forte concentration autour de Haiphong et dans le Sud. Le principal constructeur est l'entreprise nationale Vinashin (Vietnam Shipbuilding Industry) qui construit en propre ou en alliance. Dans le champ national, il existe un partenariat avec l'entreprise pétrolière Petrovietnam (PV) et un autre avec l'armement Vinalines.

Deux grands acteurs internationaux sont alliés à Vinashin. La coopération avec Hyundai (Corée) au travers de sa branche Hyundai Mipco Dockyards Co date de 1999 près de Nha Trang. Le chantier

constituerait presque la moitié de la construction vietnamienne. Damen va inaugurer en 2014 un chantier en coopération avec Vinashin à Haiphong. D'autres acteurs<sup>3</sup> sont présents seuls dans le pays : Triyard (USA), Vard Fincantieri (Italie, ex STX OSV) et Strategic Marine (Australie) sont actifs dans la fabrication d'unités pour le parapétrolier et pour Priou (France) pour la pêche. Le dernier engagement en date concerne le constructeur japonais Oshima.

Vinashin a quasiment fait faillite en 2010 révélant les failles du système vietnamien avec à la fois la surchauffe d'un excès d'investissements et une crise de gouvernance qui a amené à la condamnation de plusieurs dirigeants de l'entreprise. L'entreprise avait accumulé 4 Mds US\$ de dette dont 600 M US\$ à un consortium bancaire international. Industriellement, le groupe a été restructuré sous le nom depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2014 de Shipbuilding Industry Corporation (SBIC) avec une restructuration en huit filiales (dont la joint-venture avec Damen) et seulement 8 000 salariés.

## Les compagnies maritimes

En janvier 2012, le Vietnam était le 30<sup>e</sup> pays en termes de navires sous registre national, ce qui le place dans la région derrière l'Indonésie, les Philippines et la Malaisie et devant la Thaïlande. La flotte représentait 6 000 tonnes de port en lourd (tpl), réparties en 25% de pétroliers, 27% de vraquiers, 3% de porte-conteneurs et 37% de cargos conventionnels, 3% de navires à passagers. Le classement en termes de contrôle économique place le pays aussi à la 30<sup>e</sup> place avec 70% des navires concernés sous registre national et 30% sous des pavillons tiers.

Vietnam Shipping Lines (Vinalines) a été créé en 1995 et forme le conglomérat maritime du pays avec 22 entreprises, 2 sociétés anonymes et 9 co-entreprises avec des partenaires étrangers (terminaux). Presque toutes les entités liées aux transports et services maritimes du pays engagent Vinalines (y compris d'ex-filiales de Vinashin) sans compter le contrôle des ports. L'armement conteneurisé Vinalines Container Line ne réalise que des liens domestiques Nord-Sud et les relations avec les hubs de Hong Kong et Singapour.

Vinalines a été porteur de l'ambition maritime du pays lancée en 2010 avec un programme d'acquisition de 40 navires, dont 10 PC. Le groupe est passé en 2012 par une restructuration avec un rééchelonnement de sa dette internationale, une concentration des entités, une réduction de personnel et un gel des investissements portuaires à Nha Tong.

Petrovietnam Technical Services Corporation, le groupe pétrolier et gazier national possède plusieurs entités

<sup>3</sup> Il faut ajouter les divers fournisseurs comme Rolls Royce, Wartsila, Kamsund, Mc Gregor...

maritimes. PetroVietnam Transport Corporation (PVTrans) est chargé des activités de transport de brut, raffinés, gaz et produits chimiques. Petrovietnam Technical Services Corporation (PTSC) est dédié au soutien de l'activité offshore. Vietsovpetro est issu d'une ancienne collaboration dans l'oil & gas avec l'URSS qui se poursuit avec la Russie, PV possède 51% du capital et Zarubezhneft (opérateur public à vocation internationale) 49%.

Gemadept Corp. est une compagnie publique dont la base d'activité est le transport et la logistique sous l'égide du Vietnam Maritime Bureau (administration centrale). L'activité sur l'eau est essentiellement fluviale ainsi que dans le conteneur régional. L'entreprise est aussi engagée dans six ports nationaux et devait développer un projet (aujourd'hui abandonné) de terminal à conteneurs avec CMA CGM à Cai Mep.

#### Porte-conteneurs *Vinalines Pionner* (photo *Vinalines*)



#### Les revendications maritimes

Le Vietnam participe à l'une des plus complexes contestations de souveraineté maritime au monde. Le Vietnam revendique les deux archipels des Paracels et des Spartley. Ces ensembles d'îles coralliennes sont les sujets de tensions politiques entre les pays riverains de la Mer de Chine méridionale depuis la seconde partie du XX<sup>e</sup> siècle. La superficie cumulée des Paracels n'est que de 10 Km<sup>2</sup> de terre mais représente 16 000 km<sup>2</sup> de superficie maritime et pour les Spartley il s'agit respectivement de 5 km<sup>2</sup> de terre et de 410 000 km<sup>2</sup> de mer.

Au travers des enjeux de souveraineté, il s'agit des zones économiques exclusives (ZEE) et du potentiel d'exploitation des ressources halieutiques et d'hydrocarbures<sup>4</sup>. Selon IEA, les réserves prouvées de pétrole sont de 11 mds de barils (équivalentes à celles du Mexique) et celles de gaz naturel de 5.4

<sup>4</sup> L'exploitation offshore vietnamienne se déroule au large de la côte Sud-Est du pays au travers de deux zones sous souveraineté vietnamienne. Les permis d'exploitation impliquent de nombreux acteurs avec des opérateurs indiens ou russes dans les zones plus litigieuses.

trillions de m<sup>3</sup> (équivalentes à celles du Nigeria). Ces territoires sont aussi sur les marges de la Mer de Chine méridionale dans l'une des zones les plus fréquentées de la planète par les navires civils et militaires. Ces enjeux de souveraineté sont des sujets de mobilisation nationaliste qui ne sont pas sans intérêt notamment pour les régimes chinois et vietnamien.

Les Paracels sont à la fois proches de la partie centrale du Vietnam et de l'île chinoise de Hainan. L'archipel ne fait l'objet de revendication que des deux pays. Chacun revendique des droits historiques anciens. En 1957, la Chine de Mao accepta la souveraineté d'un îlot du Golfe du Tonkin au Vietnam Nord et en 1958 Hanoi accepta celle de Pékin sur les Paracels. Le Sud nationaliste garda une revendication sur l'archipel et procéda en 1973 à une occupation des îles qui s'acheva un an plus tard par leur reprise en force par les Chinois. Le territoire est de fait depuis contrôlé par Pékin même si le Vietnam réunifié proclame depuis 1974 sa souveraineté sur l'archipel.

La Chine a élevé en 2012 au rang de ville-préfecture dans la province de Hainan, les installations de Sansha couvrant administrativement les territoires insulaires occupés ou revendiqués par Pékin. Sansha se situe dans l'une des rares îles peuplées des Paracels (600 personnes, pêcheurs, fonctionnaires, militaires) et surtout dotée d'un petit port et d'une grande piste d'aviation.

Le Vietnam est en revanche bien présent sur des îlots de Spartleys. Géographiquement plutôt proches surtout des Philippines, les puissances coloniales espagnoles puis américaines ne s'intéressèrent pas aux îlots. La Chine nationaliste chargée par les alliés de chasser les Japonais garda une présence aux Sparleys, mais le Vietnam Sud puis le Vietnam unifié revendique aussi la souveraineté. Entre 1975 et 1978, le Vietnam s'est installé sur 21 îlots. Toutefois, l'archipel étant revendiqué par tous les États de la région, il y a donc des îlots occupés aussi par des garnisons chinoises, taïwanaises, philippines et malaisiennes. Des incidents entre navires civils et/ou militaires sont donc réguliers.

Le rapprochement entre les Philippines et le Vietnam entamé début 2014 montre que l'Asie du Sud-Est engage des relations complexes avec la puissance chinoise. D'une manière générale, c'est l'une des caractéristiques de l'Extrême-Orient de construire des liens économiques de plus en plus denses et une prospérité commune tout en cultivant (à l'excès?) les tensions de voisinage.

Paul TOURRET, ISEMAR

Mai 2014 – ISSN : 1282-3910 – dépôt légal : mois en cours  
Directeur de la rédaction : Paul Tourret – ISEMAR (droits réservés)

Complément cartographique à découvrir sur [www.isemar.fr](http://www.isemar.fr)