



ISEMAR

INSTITUT SUPÉRIEUR D'ÉCONOMIE MARITIME
NANTES - SAINT NAZAIRE

Les armements grecs Fondements et fonctionnement

L'une des images fortes de l'industrie du transport maritime est l'empreinte de la Grèce et de ses armateurs. La réalité est bien dans une très forte composante grecque de l'activité armatoriale mondiale qui se traduit par un des principaux pavillons et surtout le contrôle économique de la flotte (domiciliation des compagnies). Cette puissance repose sur des fondements historiques et économiques qui forcément contrastent avec la situation toujours complexe de la Grèce moderne. La crise actuelle du pays est souvent mise en miroir avec la bonne santé des armements grecs. Pourtant, c'est justement l'hyperspécialisation dans l'économie maritime soutenue par les différents régimes qui a fait de la Grèce un acteur fondamental des échanges internationaux.

Les fondements

Avec la Grèce indépendante de 1830, le transport maritime grec a repris de l'ampleur en Méditerranée d'autant plus que les pays européens, l'Empire ottoman et la Russie intensifient leurs échanges. Les principales familles d'armateurs proviennent des îles ioniennes et des Cyclades (rôle de la dispersion des habitants de Chios en 1822). Les bases de l'armement grec sont alors en grande partie sur des micros structures (*singleshipcompany*). En 1938, elles représentent les deux tiers des entreprises maritimes et 1/3 de la flotte en tonnage. Une partie des armateurs tisse dès le XIX^e siècle, leurs réseaux en s'implantant dans les principaux ports de Méditerranée et de mer Noire. Surtout, plusieurs d'entre eux font le choix de s'installer à Londres, alors capitale du monde maritime. Ils y trouvent un accès direct aux marchés du fret, de l'occasion, de l'assurance et à la finance.

Les deux guerres furent des moments difficiles pour la Grèce maritime. Après la Deuxième Guerre mondiale, le temps de la reconstruction passa par une phase de libéralisation pour favoriser le retour des armateurs et des navires déjà très internationalisés. Le second élément de reconstitution maritime de la Grèce se fait autour des cargos *Liberty ship*¹. À partir de 1946, la flotte de guerre US est "démobilisée", le Congrès autorise par la *Lend-Lease Act* la vente aux pays alliés. Pour reconstruire la flotte divisée par quatre par le conflit, le gouvernement grec achète 100 *Liberty ship* et

7 pétroliers T2 pour les céder à un certain nombre d'armateurs. Les compagnies trouvent rapidement un niveau de rentabilité excellent d'autant plus que la guerre de Corée porte les taux au plus haut. Cette relance de l'armement grec se traduit par des commandes auprès des chantiers européens, américains et japonais.

Le recours aux registres de libre immatriculation a été développé par les Américains dans l'Entre-deux-guerres avec l'usage des pavillons "complaisants" du Panama et du Honduras. En 1948, les milieux pétroliers américains poussent à l'émergence du pavillon du Liberia un territoire comme Panama dans la sphère d'influence des États-Unis. Depuis le XIX^e siècle, les compagnies grecques pratiquaient le pavillonnement à l'étranger. Largement sollicités par leurs partenaires américains (banques, chargeurs) et dans un climat politique et social difficile en Grèce, les armements dépavillonnent. En 1950, le pavillon grec représente encore 43% de la flotte, il chute à 15% en 1957, à la faveur des registres du Liberia surtout et un peu de Panama. À la fin des années cinquante, les autres pays européens poussés par leurs syndicats (et l'ITF) dénoncent la concurrence grecque alors que les taux s'effondrent en raison de la surcapacité (provoquée en partie par les Grecs). Le gouvernement d'Athènes pousse alors au retour sur le pavillon grec. La taxe au tonnage est adoptée dès 1957, sous le régime des colonels la fiscalité est réduite (1967 et 1968, loi 89/67 et 375/68), la taxe au tonnage a été changée favorablement en 1975 et 1978 par le nouveau régime démocratique. Les conditions fiscales garanties par leur inscription dans la Constitution assurent l'attractivité d'Athènes et du Pirée qui deviendra dans les années 1970 une des places maritimes internationales pouvant (enfin) regarder celles d'Europe du Nord d'égal à égal.

Portés par la croissance des trafics notamment dans le secteur pétrolier, les armements grecs profitent de la croissance économique occidentale. Ils sont désormais accolés aux intérêts américains comme ils l'étaient précédemment avec les Britanniques. Ils offrent un *lowcost* maritime avec un recours précoce à la complaisance que ni la Norvège ni la GB ne peuvent encore se permettre. Agents maritimes de l'économie de l'Ouest, les Grecs savent aussi se mettre à disposition des économies socialistes d'Europe et d'Asie qui manquent de produits agricoles et de fertilisants. Le

¹ Les Grecs acceptent ces navires soudés alors que leurs concurrents les refusent ne jurant encore que par le rivetage des coques.

pays ne participe à aucun boycott. L'internationalisation passera ensuite par les pays pétroliers de l'OPEP qui s'affranchissent de toute tutelle occidentale dans les années soixante-dix.

Le transport du pétrole brut a joué un rôle majeur, dans l'accélération de l'importance de la flotte sous contrôle grec. Les Grecs prennent alors la place des Norvégiens et la flotte double (en tonnes brutes) entre 1958 et 1968. Les flottes sont alors de plus en plus standardisées et sollicitent les très compétitifs chantiers japonais. À l'époque une nouvelle ère du transport maritime s'ouvre avec les grands développements industrialo-portuaires qui consomment des pondéreux (fer, bauxite, alumine, charbon) d'origines lointaines. Les armements grecs se mettent rapidement au vrac sec d'abord avec les vieux *Liberty shipp* avec des vraquiers de plus en plus grands. La spécialisation prévaut sur le cargo généraliste très concurrentiel.

En 1985, la flotte de vraquiers contrôlés par les intérêts grecs atteint le même niveau que celle des pétroliers. Dans un cas comme dans l'autre, les Grecs privilégient le *tramping* plus adapté à leur pratique commerciale de réactivité et de recherche d'opportunité dans les marchés des frets, mais aussi dans la gestion des flottes (achat, vente, affrètement). Les Grecs affectionnent particulièrement le marché de l'occasion qui participe à la compétitivité et l'agressivité commerciale.

En 1967, la Grèce devient la première puissance maritime au monde devant le Japon. Le pavillon national a été renforcé dans les années soixante, mais la crise économique de la décennie suivante provoque une vague de dépavillonnement vers la complaisance. Les registres libres sont désormais largement employés par les concurrents, japonais et norvégiens puis par l'ensemble des compagnies des pays occidentaux.

On vante dès lors le savoir-faire des acteurs grecs, fait d'un sens aigu du commerce maritime, des navires et de ses activités connexes (achat des navires, financement), alimenté par des réseaux planétaires dans un mélange d'individualisme et de cohésion. Les structures familiales ont toujours permis une présence dans tous les lieux d'importance maritime dans le monde. En dehors des problèmes de succession, souvent, les enfants forment leur propre compagnie entraînant la fragmentation. Dans l'après-guerre, une nouvelle vague d'armateurs est apparue, ces nouveaux arrivants (dit non traditionnels)² sans enracinement dans le milieu et basés au Pirée (*Pireus Greeks*) ont largement participé à l'élan maritime des années 1960-1980. Ils contrôlaient la moitié du tonnage grec en 1975. Le secteur est un *eldorado* économique, très spéculatif, mais lucratif.

La puissance maritime grecque s'est construite durant les Trente glorieuses mais aussi durant la crise économique des années 70-80. C'est donc particulièrement bien armés que les acteurs grecs ont

pu relever deux défis récents. Le premier fut le passage aux pétroliers double-coque. Hostiles par anti-réglementarisme, ils se sont rapidement dotés des nouveaux navires exigés par les Américains, l'Europe puis l'OMI. Ils sont les grands bénéficiaires de l'élan maritime de la première décennie du siècle portés par une croissance globale des demandes de fret. Les taux très rémunérateurs et l'attractivité du secteur pour les financiers ont permis aux armateurs grecs de renforcer leur flotte et leur leadership

Pétrolier grec dans le Déroit du Bosphore (photo ISEMAR)



Le fonctionnement

La résistance au cycle qui affecte l'industrie maritime est un des phénomènes positifs que l'on attribue à l'armement grec. L'anticipation des crises comme des reprises lui aurait permis de se tailler une place de choix dans le concert de la puissance économique maritime. Évidemment, cela est paradoxal pour un petit pays européen qui n'est entré dans le développement économique que tardivement. La crise actuelle (un PIB négatif depuis 2011) ne fait que renforcer le contraste entre le *shipping* grec et l'état du pays. L'évolution de la Grèce s'est faite sur des bases viciées qui pèsent sur la situation économique. Le transport maritime est lui en bonne santé et sa contribution économique est en débat.

La Grèce, comme plusieurs pays à forte consonance maritime, favorise son industrie maritime pour lui offrir une très forte compétitivité. Comme souvent, un pays met en œuvre des mesures en faveur d'un secteur bénéficiant d'un positionnement mondial favorable. La Grèce a adopté très tôt la taxe au tonnage. Le pays avec ses armements occupe donc une "niche économique" à l'échelle du monde, celle du transport maritime à l'image de son équivalent nord-européen, la Norvège. Le développement du secteur maritime dépend naturellement d'une demande (domestique et internationale), mais aussi du cadre national dans lequel elle évolue.

L'heure de la globalisation est favorable au *shipping* grec qui est internationalisé depuis deux siècles. L'internationalisation est une des bases du savoir-faire de l'entreprenariat maritime grec, celle des flux de marchandises, mais aussi celle des ressources du *shipping* avec les liens des places financières Londres

² Une partie des armateurs sont des anciens navigants possédant leur propre expertise technique. Ils sont aussi des individus ambitieux cultivant la gouvernance personnelle et paternaliste.

et New York³. Les liens d'abord avec la puissance maritime britannique puis avec les groupes pétroliers américains, les grosses industries européennes et aujourd'hui asiatiques, démontrent l'intérêt de ce positionnement. L'internationalisation est toujours la clé de voute de la stratégie des armateurs grecs. Aujourd'hui, c'est le volet maritime de la globalisation qui est l'enjeu du marché.

Le développement hors sol de l'armement grec ne doit pas faire oublier l'effort public. La Grèce a choisi de favoriser la place maritime du Pirée dans un système très libéral (en contraste avec le secteur domestique très règlementé socialement). On compte aujourd'hui 800 compagnies maritimes et 1 200 sociétés de service. Le maritime est un pilier de l'économie grecque. La contribution du secteur maritime à l'emploi en Grèce est importante au travers des navigants⁴ et des personnels, des armements et des services à Athènes et au Pirée. C'est ce poids économique qui fait vivre la filière maritime grecque. Selon une formule d'un ministre des années 70, le shipping n'est pas un revenu pour l'Etat mais pour l'économie grecque.

La Grèce est entrée dans une difficile estimation du rôle de l'Etat libéral dans la santé du secteur face à l'apport de l'industrie maritime à l'économie nationale. Selon une étude (Boston Consulting Group, 2014), le transport océanique représente 6.5 Mds € d'apport pour le pays (11, 3 Mds € en ajoutant les effets indirects). Le transport maritime pèse dans le PIB (5 à 7%) et apporte 15 Mds€/an de revenus extérieurs (2^e derrière le tourisme). Dans le dossier, il faut ajouter l'aspect très visible des réussites maritimes (nababs d'hier, *tycoons* d'aujourd'hui) qui contrastent avec la crise économique et sociale du pays. Se pose donc la juste participation du shipping grec dans l'effort national et cela s'est traduit par l'annonce d'une nouvelle fiscalité⁵.

Le poids du shipping grec

Le pavillon grec est le sixième registre au monde (exprimé en tpl) avec environ 1 100 navires. La part mondiale de la flotte grecque est de 2.3%. Le pays n'est devancé que par trois pavillons de complaisance (Panama, Liberia, Iles Marshall) et les registres des places maritimes de Hong Kong et Singapour. L'histoire du pavillon grec est mouvementée ainsi ont suivi la fuite

³ La place de New York est pourtant abandonnée au profit de Londres en 1963 en raison de mesures fiscales américaines défavorables.

⁴ Le pays possède traditionnellement un vivier de marins et officiers que l'internationalisation réduit au fil des décennies. Il reste toujours un encadrement grec qui maintient à bord un lien "national" avec l'armement. La flotte grecque hors secteur domestique emploie 17 000 salariés à 43% grecs, dans l'ensemble. Le nombre de navigants nationaux est d'environ 20 000 contre 36 800 en 1996 et 100 000 en 1970. Au total, il y a 31 000 salariés du secteur maritime et s'y ajoutent, 71 000 pour les activités induites et 34 000 pour celles indirectes soit 137 000 personnes (3.5% des salariés du pays).

⁵ Présentée comme un impôt volontaire négocié en 2013, l'imposition concerne presque 480 sociétés (90% de l'immatriculation nationale, 65% du contrôle de navires sous d'autres registres). Il s'agit à partir de 2014 et pour quatre ans, de 420 Mds€ d'impôts en incluant la taxe au tonnage pour les navires internationaux.

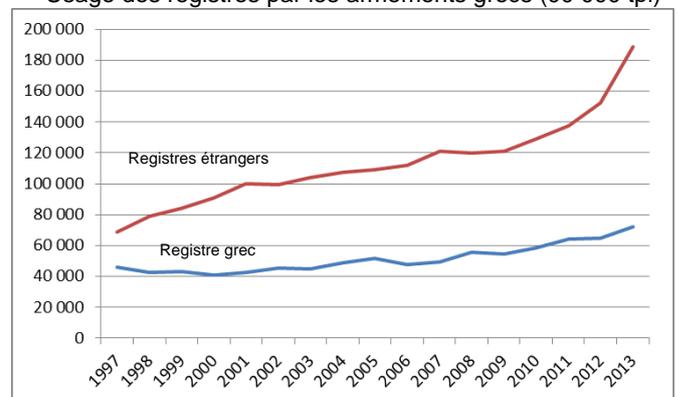
vers le Panama et le Libéria à la fin des années quarante, le retour après 1958, la rechute dans les années soixante, le zénith du registre national des années 70' et les départs des années 80 et 90. L'internationalisation de la flotte s'est accentuée à nouveau depuis 1995. Ces vingt dernières années, la flotte sous pavillon étranger a été triplée, la grecque seulement doublée, provoquant son rajeunissement important (âge moyen de 20 ans en 2000, de 10 ans en 2013).

La Grèce est surtout le premier pays en termes de contrôle économique de la flotte (exprimé en tpl) avec une part mondiale de 17%. La part du registre grec dans cette flotte contrôlée qui représente 4 149 navires baisse régulièrement. La part de pavillonnage étranger est de 72.5%⁶ équivalent à celui de la Norvège, moins fort que le Japon et l'Allemagne. L'internationalisation est de 60% pour les pétroliers et de 83.6% pour les vraquiers.

La flotte sous pavillon national est composée à 57% de pétroliers et 34% de vraquiers. La flotte contrôlée est essentiellement vraquière (49%) et pétrolière (42%)⁷. Les méthaniers sont désormais 2% de cette flotte et les porte-conteneurs 5.8% (une part doublée entre 2008 et 2013). Par secteur, le contrôle grec est le premier pour les pétroliers (18%), le second pour les vraquiers (7%), le quatrième pour les PC (7.5%), le huitième pour les méthaniers (4.6%).

Le leadership grec n'est pas prêt de se réduire puisque les armateurs grecs représentaient en mai 2014, les plus importants commanditaires de navires neufs pétroliers (15%) et vraquiers (11%) et le second pour les PC (13%). Les achats n'ont donc pas cessé malgré la crise maritime actuelle liée à la surcapacité avec parfois une tentation spéculative et un financement incertain. Les analystes considèrent néanmoins le modèle grec plus prudent que les excès d'investissements des KG allemands ou des nouveaux acteurs asiatiques.

Usage des registres par les armements grecs (00 000 tpl)



Sources ISL

⁶ En 2014, les principaux registres étaient Libéria (17%), les Iles Marshall (15%), Malte (15%), Panama (6,7%) et Chypre (6%). Les intérêts grecs dominent dans les registres de Chypre et Malte.

⁷ Estimée par un cabinet spécialisé en 2014, la valeur de la flotte des Grecs était de 101 Mds\$ (89 Mds\$ pour le Japon, 72 Mds\$ pour la Chine et Hong Kong) dont 43 Mds\$ pour les pétroliers et 33.7 Mds\$ pour les vraquiers.

Les compagnies maritimes

Si certains noms de magnats du transport maritime grec sont passés dans la culture commune, Aristote Onassis et Stavros Niarchos, aujourd'hui, les plus grands armateurs ne sont connus que dans le cercle étroit de l'industrie maritime. Ils sont toujours dans l'incarnation totale entre le dirigeant et sa compagnie. Sur le long terme, on remarque des changements d'acteurs avec l'arrivée de nouvelles figures, un phénomène stoppé il est vrai depuis quelques années par la crise maritime qui freine les financements.

Le tissu armatorial est constitué d'acteurs évoluant uniquement dans l'activité maritime. Ce sont des opérateurs et des gestionnaires de patrimoine maritime et financier. Ils gèrent un capital à risque avec des investissements très importants dans un environnement de marché à changement rapide. La rentabilité peut être forte, mais les pertes aussi. Les réinvestissements sont une nécessité, le rebond vers des marchés plus dynamiques une obligation.

Les armateurs grecs ne peuvent fonctionner que par la confiance des investisseurs financiers et des banques. Les relations avec les milieux britanniques et américains sont une des bases de la stratégie d'internationalisation. La levée de fonds, qui dépasse les capacités du marché grec, passe par les institutions bancaires et on constate bien que la formidable croissance de la précédente décennie s'est basée sur l'attractivité du produit *Greek shipping* pour les banques grecques et internationales. La croissance grecque s'est nourrie de l'attractivité forte pour les intérêts financiers. Ainsi chaque année, les compagnies grecques lèvent environ 70 Mds € de financement. Le niveau d'exposition des banques à cette activité est fort mais en réduction (une cinquantaine actuellement).

La question du financement boursier s'est posée dans les années 90 lorsque la bourse d'Athènes a listé les compagnies nationales de ferry. Pourtant ce sont les bourses new-yorkaises (NYSE, Nasdaq) et dans une moindre mesure celle de Londres qui ont profité des introductions en bourse (IPO, *Initial Public Offering*) à partir de 2004. Le tropisme des Grecs vers les États-Unis s'est accentué avec la formation universitaire des acteurs dans des institutions américaines.

Les introductions en bourse (une soixantaine) ont été l'occasion de démontrer l'attractivité du *Greek shipping* dans un monde porté par la croissance des échanges maritimes. La bourse est un relai au financement traditionnel (fonds, banques) avec une obligation de communication avec les investisseurs.

Le cœur de l'activité des amateurs grecs reste les transports pétroliers et vraquiers. Certains acteurs se sont positionnés dans d'autres secteurs (Laskaridis dans le *reefer*, Danaos, Costamare, Enesel dans les conteneurs, SealthGas dans le LPG). La diversification est devenue un objectif plus général. Le vieil adage voit les Grecs investir à contre-courant cyclique (années 30 et 80) et cela reste encore le cas avec la crise actuelle.

Ainsi alors que les sociétés de commandite allemandes (KG) sont mises à mal par la situation économique, les Grecs investissent dans le conteneur avec de nombreuses commandes (243 en 2013) par une trentaine de compagnies.

Les compagnies sont toujours nombreuses, 668 entités commerciales maritimes recensées en 2014 avec un nombre conséquent de *singleship company*. La concentration du secteur est donc très faible et les leaders du classement ne représentent que 4 à 3% du secteur. En 2014, 41% des compagnies n'avaient que 1 ou 2 navires, 54% de 2 à 24 navires, 6% plus de 25 (2% en 1998). La marque est donc la fragmentation et la régénération régulière par l'écrémage des plus faibles. C'est la mutation permanente qui fait apparaître régulièrement de nouveaux acteurs. Avec la crise actuelle, cela est moins vrai (71 compagnies disparues en 2011, 28 en 2012, 22 en 2013).

Principaux armements grecs (navires et capacité en tpl)

Noms	Armements	nav	Mtpl
Y. Angelicoussis	Kristen, Anangel, Maran	97	19.5
G. Economou*	Cardiff, Dryships, TMS	91	12.6
Prokopiou*	Dynacom, Sea Traders, Dynagas	91	12.5
A. Frangou*	Navios	104	10.4
P. Livanos*	Euronav, GasLog	68	10.3
Papas	Ocean Bulk, Star Bulk, PST	83	9.1
Tsakos*	TEN, Tsakos Shipp., Columbia	67	6.3
Diamantidis	Marmaras	52	7
A. Martinos	Minerva Marine	54	6.4
Marinakis	Capital Ship Managment	37	3,3
Veniamis	Golden Union	27	3,2
H. Vafias*	Brave Marine, Stealthgas	61	2.1
Dragnis	Goldenport, Oceangold Tankers	30	1.5

Sources Petrofin

* société cotée

L'internationalisation du risque maritime est un atout pour le secteur grec, les banques comme les bourses sont solidaires de fait des compagnies maritimes. Cela s'est fait du choix des acteurs financiers attirés par la haute rentabilité du secteur des années 2003-2008, mais depuis largement enravée. Les Grecs ne se sont pas si mal sortis des temps difficiles, certes avec un peu moins de compagnies, mais toujours plus de navires.

La nouvelle internationalisation passe par la Chine. La Grèce est l'un des acteurs liés à la couverture des besoins maritimes du géant émergent tout en y commandant énormément de navires. L'engagement des banques chinoises auprès des armements grecs est notable (600 à 700 navires commandés ces dernières années). C'est la preuve de l'adaptation grecque dans la recherche permanente de relai de croissance.

Paul TOURET, ISEMAR