



ISEMAR

La Russie, nation maritime en reconstruction

La Russie est à bien des égards une économie émergente, qui se développe néanmoins à l'opposé du modèle chinois. La Fédération russe s'est dotée d'un régime démocratique, bien relatif cependant, et a épousé l'économie de marché. Pourtant, comme la Russie n'est pas membre de l'OMC, son intégration au commerce mondial reste limitée. Ses exportations sont dominées par les matières premières, et les importations sont vigoureusement menées par les produits de consommation. L'indépendance des pays baltes, de la Géorgie et de l'Ukraine a réduit l'ouverture maritime du pays, et les grands ports russes s'ouvrent toujours sur des mers fermées, parfois difficile d'accès, et chargées d'un potentiel géostratégique important. La Russie est une nation maritime importante, mais elle doit impérativement moderniser ses structures (armements, flotte, chantiers navals, entreprises de manutention, etc) en s'appuyant sur ses grands acteurs économiques nationaux, mais aussi et surtout en s'ouvrant plus largement aux investisseurs étrangers.

Les armements russes : le poids des pétroliers

En 2006, la flotte marchande contrôlée par des intérêts russes représente 1473 navires pour 15,4 millions de tpl. Ce tonnage place la Russie parmi les grands pays maritimes intermédiaires. Sur les dix dernières années, le nombre de navires contrôlés par les armements russes est orienté à la baisse (-316 navires) mais le tonnage en service reste globalement constant (+300 000 tpl), ce qui souligne une tendance à l'augmentation du tonnage moyen des navires. Ainsi, depuis 1997, la Russie occupe toujours la 5^{ème} ou 6^{ème} place européenne par le tonnage contrôlé. En revanche, le dépavillonnement est massif et régulier : 62,5% de la flotte russe arboraient un pavillon étranger en 2007, contre 31,5% en 1997. Ce mouvement pourrait s'infléchir à la suite de la mise en place d'un second registre d'immatriculation russe en 2006. En l'occurrence, la politique d'immatriculation des compagnies encore sous le contrôle de l'Etat pourrait se révéler déterminante dans la réussite de ce registre.

La flotte russe demeure caractérisée par un nombre très important de pétroliers, de vraquiers et de cargos, et par l'absence de navires spécialisés comme les porte-conteneurs ou les méthaniers. Cette situation traduit le triple statut du pays. Géographiquement, il est éminemment continental et une part importante des échanges est réalisée par la route, le rail ou les pipelines avec ses voisins européens et asiatiques. Économiquement, la Russie appuie son développement sur les matières premières comme le pétrole ou les produits forestiers. Enfin, commercialement, elle est très peu intégrée dans les filières industrielles mondiales qui génèrent des échanges de produits semi-finis inter et intra-firmes même si les bas coûts énergétiques rendent compétitives les exportations de métaux et de fertilisants. La 13^{ème} économie mondiale n'est pas membre de l'OMC. La longue restructuration de bien des

secteurs passe par le protectionnisme, et l'adhésion fragiliserait un certain nombre d'industries encore protégées même si du point de vue portuaire elle ferait croître les trafics

Les grandes compagnies maritimes sont les héritières des découpages fonctionnels territoriaux de l'époque soviétique. Organisées en sociétés commerciales en 1992, elles ne sont que partiellement privatisées. Trois compagnies arment presque exclusivement des pétroliers Sovcomflot (SCF, publique), Novorossisk Shipping Co (Novoship, publique) et Primorsk Shipping Co (Prisco, privée). Deux compagnies du Nord sont contrôlées par les mêmes intérêts privés, Murmansk Shipping Co (MSCO) dans le secteur vraquier et la Northern Shipping Co (NSC) dans le conventionnel. En Extrême-Orient, la Far Eastern Shipping Co (Fesco, privée) est active dans le conventionnel et surtout dans la conteneurisation alors que la Sakhalin Shipping Co (Sasco, privée) exploite des cargos et des ferries. Ces quelques armements composent les 2/3 du tonnage russe.

Les principaux armements russes en 2006-2007

compagnies	navires	milliers tpl
SCF	59	4 580
Novoship	55	4 040
Prisco	19	1 164
Fesco	57	838
MSCO	31	682
NSC	43	251
Sasco	26	140
total	290	11 695

Compilation ISEMAR

Les compagnies maritimes russes exploitent surtout des pétroliers de petite et de moyenne tailles, de 50 et 100 000 tpl. Ces navires de type handymax et aframax sont très bien adaptés aux échanges régionaux qui caractérisent les exportations de brut (1/3 par voie

maritime) et de produits pétroliers raffinés russes. En effet, ce fret transite sur de petites distances, de la Mer de Barents et la Baltique vers l'Europe du Nord, de la Mer Noire vers la Méditerranée, de la Mer du Japon vers l'Asie. Les armements russes se distinguent ainsi des armements des états pétroliers du Golfe Persique qui possèdent surtout des supertankers de 160 000 tpl et plus, alignés sur des routes beaucoup plus longues en direction de l'Asie, de l'Europe et des Etats-Unis. La flotte pétrolière russe, de facture récente chez Sovcomflot et Novoship, mais qui accuse 15 à 20 ans chez Prisco et MSCO, va se renforcer avec du tonnage neuf dans les prochaines années, puisque Prisco a 15 commandes en cours, Novoship 17 et Sovcomflot 11.

Nombre de pétroliers selon leur tonnage

tpl	Novoship	SCF	Prisco	total
10-40 000	8	0	8	16
40-60 000	20	23	3	46
60-80 000	1	1	0	2
80-125 000	23	11	6	40
125-160 000	0	12	2	14

Compilation ISEMAR

Les pétroliers russes répondent le plus souvent aux spécifications particulières requises pour la navigation dans les glaces. Et ce sont d'ailleurs les perspectives de croissance des exportations de pétrole russe par la mer de Barents qui guident les commandes des armements pétroliers mondiaux en ce domaine. Après une période où la capacité en service s'est révélée inférieure aux besoins, les compagnies maritimes ont largement commandé de nouvelles unités. La flotte de pétroliers équipés "glace" qui représentait 3% de la flotte mondiale des pétroliers en 1992 en représente désormais 8% et les commandes (234 navires pour 15.5 Mtpl) atteignent 66% de la capacité en service (997 navires pour 23.5 Mtpl). Cette surcapacité traduit aussi l'entrée sur le marché de nouveaux opérateurs attirés par ce marché en croissance.

Le rapprochement en cours des deux principales compagnies maritimes, Sovcomflot et Novoship, donnerait naissance au quatrième armement pétrolier mondial, d'une valeur aux alentours de 4 milliards USD, cumulant une centaine de tankers équivalent à quelques 8 millions de tpl. Le résultat de l'OPA de Sovcomflot sur Novoship ne sera connu qu'en mars, au terme de la procédure d'offre de rachat. L'Etat russe détient la totalité de Sovcomflot et 50.3% de Novoship mais les deux sociétés fonctionnent indépendamment l'une de l'autre. Le regroupement permettrait notamment à Sovcomflot-Novoship d'aborder très sérieusement le marché du transport de gaz naturel liquéfié, très gourmand en capitaux.

A l'heure actuelle, la quasi-totalité du gaz naturel russe est commercialisée en Europe et acheminée par gazoducs. Mais les pays européens diversifient leurs sources d'approvisionnement, ce qui tend à réduire la part du gaz russe dans leur consommation. D'autre part,

les Etats-Unis vont devoir faire largement appel au marché international pour couvrir leur besoin en gaz d'ici 2015-2020. L'alimentation en gaz de ce vaste marché dépendra de la voie maritime. Ce sont les raisons pour lesquelles les armements pétroliers russes se diversifient lentement vers les méthaniers : deux navires sont en construction pour Sovcomflot et un troisième pour Prisco. A terme, les mises en route de l'exploitation des nouveaux gisements gaziers de Sakhaline dans l'Extrême-Orient russe (fin 2008), et de Shtokman en Mer de Barents (2013), nécessiteraient de 15 à 30 méthaniers ainsi que la construction de deux terminaux de liquéfaction et d'exportation du gaz naturel liquéfié. Les armements pétroliers russes sont en concurrence avec le système très étendu de pipelines (Transneft, monopole public). A ce titre, la saturation du Bosphore amène les multinationales pétrolières à contourner la voie d'eau en mettant en place des conduites au départ des champs gaziers et pétroliers, ou bien au départ de ports de la Mer Noire, mais qui débouchent directement en Méditerranée. Au nord, le Gazoduc Nord Europe (GNE) entre Portovaïa (Russie) et Greifswald (Allemagne) passera dès 2010 sous la Baltique pour doubler les conduites existantes qui transitent via la Biélorussie ou l'Ukraine.

Pétrolier de 105 000 tpl « ice class » *Primorye* de la Prisco



Photo Prisco

La conteneurisation russe est l'affaire de Fesco avec un important volet reefer. En 2007, elle est sortie de son marché historique du Pacifique pour se positionner sur le marché feeder en Baltique. L'armement compte une soixantaine d'unités dont 26 PC (aux trois quarts en propriété) représentant 17 708 evp de capacité, le plaçant à la 52^e place mondiale. Il n'y a pas encore d'opérateurs russes dans le roulier, qui devrait se développer avec la meilleure intégration de l'économie russe dans le marché européen. Le marché du reefer est lui très dynamique, la forte demande en produits frais profite aux deux opérateurs russes Baltic Reefer et JSC Cargo, filiale d'un important importateur russe. Le monde maritime russe devrait évoluer, à l'image du groupe financier Oslo Marine Group, acteur portuaire à Vyborg et St-Pétersbourg qui a créé en 2007 un armement pour les conteneurs et le bois.

Les ports : un tissu encore à renforcer

Si la Russie possède la plus grande façade maritime du monde, celle-ci n'a que peu d'espaces portuaires utiles pour le commerce international, quelques ports majeurs et beaucoup de petits. Ces ports appartiennent aux quatre mers qui baignent le vaste espace russe. Au Nord, les ports de la Mer de Barents (seule libre de glace en hiver) et de la Mer Blanche, déjà actifs pour le bois et la métallurgie, gagnent de l'importance avec la croissance des flux énergétiques. De nombreuses expansions sont en cours pour le charbon (Arkhangelsk, Pechenga), le pétrole (Vitino, Varendey, Pechenga) et le gaz (Vitino, Mourmansk).

En Baltique, le port de Kaliningrad et son avant-port de Baltisk (conteneurs, roulier) sont limités économiquement à l'enclave russe coincée entre la Lituanie et la Pologne même si elle doit bénéficier d'une zone économique spéciale. Le fond russe du Golfe de Finlande abrite plusieurs ports, Vyborg, Vystok (raffinés, charbon) Primorsk (brut) et St-Pétersbourg. Le port de la métropole n'est pas encore congestionné¹ mais avec la croissance des trafics de conteneurs cela se profile assez vite. Il a donc été choisi de donner à la région de nouveaux sites portuaires.

Le premier est celui d'Ust Luga à 110 km de Saint-Pétersbourg. Le site est favorable pour son bon tirant d'eau mais demande des investissements routiers et ferroviaires. Déjà équipé de terminaux charbonnier (2003) et ro-ro (2006), il va être doté d'un terminal gazier et d'un terminal à conteneurs de 500 000 evp de capacité dans un premier temps et 3 M d'evp en 2020. Plus proche de St-Pétersbourg, le futur terminal de Lomonosov aura lui une capacité de 1 M d'evp alors que le petit terminal de l'île de Kronstadt sera agrandi.

La Mer Noire constitue la troisième façade européenne de la Russie. La rive russe de la Mer d'Azov et le Don comportent quelques ports (Azov, Taganrog, Eysk, Temryuk, Rostov). La courte côte russe de la Mer Noire comporte seulement deux ports d'importance, Tuapse et Novorossisk. Ce port est la principale porte sud du pays et grâce au pétrole il fait partie des plus grands ports européens. La conteneurisation se développe aussi. Enfin, la dernière façade portuaire se situe à l'extrémité orientale du pays sur la Mer du Japon avec les ports de Vladivostok, de Vostochny, Nakhodka, Posyet, Vanino et le nouveau terminal pétrolier de Sakhaline (De Kastri). L'un des grands enjeux maritimes russes est de mieux maîtriser ses trafics nationaux via ses ports. De fait, les ports des voisins en Baltique voient transiter bon nombre de conteneurs, remorques et véhicules neufs. Les chargeurs, y compris pour des raisons de meilleure efficacité et pour éviter un certain zèle douanier russe (1/3 des conteneurs serait ouvert), préfèrent le transit via la Finlande ou les Pays Baltes (380 000 evp en 2006). Cependant, depuis 2003, les chemins de fer russes

(RDZ) en relevant leurs tarifs depuis les pays voisins ont contribué ainsi au rééquilibrage en faveur des ports nationaux.

Les ports russes bénéficient d'une situation de croissance forte. Ils sont ainsi passés entre 2002 et 2007 de 200 à 451 Mt et 1 à 3 M d'evp. Pour 2012, les prévisions envisagent 10 M d'evp (Baltique 50%, Mer Noire 25%; 25% Extrême-Orient). La Russie doit donc développer ses ports pour répondre à la croissance de tous les secteurs d'activité à l'import comme à l'export (énergies, métallurgie, reefer, véhicules, conteneurs). Ces développements pourront aussi s'appuyer sur des zones économiques spéciales (POEZ) à proximité des ports.

L'intermodalité est une évidence en Russie. Si le système fluvial présente un certain intérêt vers la Mer Noire², face à l'immensité russe le chemin de fer est l'instrument idéal pour les vracs comme pour les conteneurs. Comme en Europe, il est découpé entre le réseau, à fortement moderniser, et les opérateurs. La compagnie nationale RZD domine le marché (pour les conteneurs via TransContainer) et elle participe au capital de plusieurs ports. Les acteurs privés sont aussi actifs : Fesco avec Transgarant (vrac sec) et Russian Troyka (conteneurs alliance avec RZD) en Sibérie³, Delo Group avec Global Container Service au Sud, Eurosis depuis au Nord-Ouest.

Trafics des principaux ports russes 2007

port	Traf. total Mt	Cont. M evp	Vrac liq Mt
Kaliningrad	15,6	0,252	9.6
Vysotsk	16,0		11.7
Primorsk	74,2		74.2
St-Pétersbourg	59,6	1,697	14.1
Ust Luga	7,0		
Mourmansk	14,4		8.5
Arkhangelsk	13,7		
Tuapse	19,6	0,028	14.1
Novorossisk	113,4	0,342	86.6
Vladivostok	10,0	0,224	
Vostochny	21,6	0,341	
Nakhodka	13,4	0,020	6
Vanino	9,9	0,030	
Sakhaline	11,3		11.3

Compilation ISEMAR

Manutention portuaire : quelques acteurs majeurs

Après la privatisation de 1992, les sociétés commerciales des ports se sont retrouvées pour la plupart dans la sphère des géants de l'industrie russe notamment métallurgique, à l'exception des terminaux énergétiques qui sont dans le giron des acteurs de leur filière. Pour le pétrole il s'agit des producteurs Lukoil

¹ Le port est accessible par un chenal dont le tirant d'eau n'est que de 11 m. Il devrait être porté à 12,5 m d'ici 2009 et 15 m en 2012.

² La vétusté du vaste système fluvial (6 500 km pour la seule partie européenne) est importante. Tombé à 100 Mt en 1995, le trafic fluvial a atteint 170 Mt en 2005. Les autorités russes souhaitent atteindre les 530 Mt de tonnes en 2010 et retrouver les trafics de la fin de l'URSS.

³ Les échanges Europe – Asie via le transsibérien sont limités (30 000 en 2006), en revanche les flux russo-asiatiques représentent un marché en développement (250 000 evp).

(Vysotsk, Kaliningrad, Varendey), et Rosneft (Nakhodka, Sakhaline / De Kastrie, Arkhangelsk, Tuapse) ainsi que du transporteur Transneft, (Primosk⁴), pour le charbon de Rosa Holding (Vysotsk), Kuzbassrazrezugol (Vostochny, Ust Luga) et pour le gaz de Novatek (Vitino et bientôt Ust Luga).

Le principal opérateur russe en terme de conteneurs est National Containers Company (NCC) avec 41% du marché national. Alliés depuis 2002, les deux actionnaires First Quantum (trader pétrolier) et Severstaltrans (Severstal, sidérurgie) se sont séparés en 2006. Fesco a remplacé Severstaltrans dans le capital de l'entreprise. NCC est opérateur leader à Saint-Pétersbourg avec le First Terminal Container (1998). Son positionnement local sera renforcé par le futur terminal conteneurs d'Ust Luga (Baltic TC) et par le terminal intérieur de Shushary. L'opérateur est encore présent à Novorossisk et dans le port ukrainien de Illychevsk. De son côté, Fesco, déjà opérateur à Vladivostok d'un terminal reefer, a acquis auprès de Sevestaltrans le terminal conteneurs et Magnitogorsk Metallurgical Works le principal manutentionnaire du port d'Extrême-Orient.

Sevestaltrans, désormais baptisé N-Trans Co. Group, est resté actif dans la manutention, d'une part en conservant les terminaux de Vostochny et en acquérant auprès du groupe forestier Orimi le terminal à conteneurs de Petrosport de Saint-Pétersbourg et de Containerships (Finlande, groupe Emskip) 50% de Multi Link, propriétaire des terminaux à Kronstadt, Helsinki et Kotka. D'autres métallurgistes sont présents dans les ports : Novolipetsk Metallurgical Plant (NLMK) à St Petersburg et Tuapse, EvrazHolding à Nakhodka, Norilsk Nickel à Arkhangelsk, Mechel Steel Group à Posyet et Temryuk.

Novorossisk Commercial Seaport (NCSP) est en revanche contrôlée par des intérêts financiers et côtée à Londres depuis l'automne 2007. NCSP déjà présente à Baltysk (Kaliningrad) souhaite se développer en Ukraine voisine. Dans d'autres cas, comme à Mourmansk, l'Etat restent encore l'actionnaire le plus important (25%) en attendant une prochaine vente au privé.

La présence étrangère dans la manutention russe est encore très réduite mais tend à se renforcer. Si HHLA a renoncé à son implantation locale, Eurogate a confirmé son intérêt pour Ust Luga en prenant 20% dans le BCT (de son côté NCC a pris 25% dans le futur terminal de Wilhelmshaven). Toujours à Saint-Pétersbourg, MSC devrait disposer de son propre terminal à Lomonossov. Enfin, en Extrême-Orient, DPW est actionnaire du terminal de Vostochny (VICT, 25%) alors que Busan Port Authority s'engage avec d'autres intérêts coréens à Nakhodka.

Construction navale : reconquérir le marché national

La Russie se situait à la fin de l'année 2006 à la 17^e place de l'industrie navale mondiale avec seulement 0,6% du marché des navires de commerce (fret et passagers). La construction navale russe a toujours mélangé les activités militaires et civiles (y compris les coques en sous-traitance) ainsi que les flottes de services (brise-glaces) et les plates-formes. Néanmoins, les constructeurs russes ne fournissent que 10% des commandes des opérateurs nationaux et surtout les petites unités des flottes de cabotage et fluviales. La construction russe possède des limites techniques (portiques de faibles gabarits) qui la rendent obsolète vis-à-vis des marchés internationaux civils. Il s'ajoute un contexte bancaire qui ne peut accompagner financièrement et fiscalement les commandes comme c'est le cas dans les principaux pays fournisseurs. Pour retrouver de la compétitivité, les investissements de modernisation doivent être très importants, 50 mds \$ sont évoqués dans la presse.

Actuellement, seule une partie des constructeurs a été privatisée et même dans ces entreprises, l'Etat a conservé des parts minoritaires : Vyborg Shipyards (Ako Barss), Baltiysky Zavod et Severyana Verf (St-Petersbourg, United Industrial Cop. / Mezprombank). Les intérêts publics de la Fédération contrôlent notamment les chantiers Yantar (Kaliningrad), Admiralty Verfi (St-Pétersbourg), Sevmach (Arkhangelsk) et Dalzavod (Vladivostok).

L'ambition du gouvernement pour le secteur est d'abord de répondre à la forte demande des opérateurs russes ces prochaines années, notamment dans la perspective de croissance des flux énergétiques. A la fin 2007, seul Sovcomflot, parmi les grands armateurs nationaux, avait des commandes en Russie chez Admiralty. Les deux sociétés publiques ont signé un accord de partenariat visant à la fourniture durant les deux prochaines décennies de pétroliers et méthaniers.

Le gouvernement a créé en 2007 une entité d'Etat spécifique (United Shipyards Corp) dotée de 4,5 mds \$ qui doit organiser, y compris au travers de partenariat avec le privé, trois complexes de production (Baltique, Nord, Extrême-Orient) afin de fournir de grosses unités au marché national (80 – 200 000 tpl). La Russie devra alors trouver son positionnement face aux constructeurs d'Extrême-Orient et aux nouveaux acteurs (Inde, Vietnam) à moins que la politique de commandes passe par des choix d'Etat. L'avenir de ce secteur maritime mais, d'une manière plus large, celui des ports et des armements, passe par ce mélange spécifiquement russe du public et du privé autour de personnalités elles-mêmes souvent actrices politiques et économiques.

Romuald LACOSTE et Paul TOURRET

⁴ Avec la construction des ports de Vysotsk (2004) et Primosk (2001), la Russie concentre mieux ses exportations de pétrole et de produits raffinés qui précédemment utilisaient essentiellement les ports baltes (Butinge, Tallin, Ventpils, Riga).