



ISEMAR

*Les pays émergents, dont le Brésil, la Russie, l'Inde et la Chine sont les figures de proue, ont fortement contribué au boom économique de ces dernières années dans les secteurs agricole, minier, pétrolier et manufacturier. A l'ombre de ces géants, une vingtaine de pays plus petits a profité de cette période de forte croissance des échanges pour accélérer des réformes structurelles qui se traduisent par un triple mouvement de libéralisation, industrialisation et amélioration du niveau de vie. Dans ce cadre, les industries maritimes représentent un levier de développement particulier. La diversité de ces pays émergents (certains sont en fin de transition économique quand d'autres entrent à peine dans ce long processus, certains comptent des centaines millions de d'habitants et d'autres quelques millions seulement...) s'applique aussi à leur industrie maritime qui est inégalement mise en valeur. Cette note met en évidence toute la diversité qui s'attache à ces pays ainsi que la difficulté de cerner la notion de pays maritime émergent, alors même que la crise économique mondiale fragilise la plupart d'entre eux.*

### Une définition difficile

Il n'existe pas de liste de critères précis pour définir les pays émergents. C'est une notion mouvante qui recouvre celle des pays en transition économique ou celle des nouveaux pays industrialisés (NPI). Comme ces termes l'indiquent, ces pays sont entrés dans une phase particulière de leur histoire économique et sociale. Ils sont à la lisière des pays en développement dont ils se démarquent et ils progressent vers la catégorie des pays dits « développés ». C'est donc une définition dynamique qui s'applique à des pays dont le niveau de développement ne stagne pas, mais au contraire évolue positivement et durablement. L'acronyme BRIC pour Brésil, Russie, Inde et Chine symbolise aujourd'hui les pays émergents. Cette appellation a été créée en 2003 par les analystes de la banque d'affaire américaine Goldman & Sachs pour regrouper les quatre grands pays présentant des potentiels de croissance très importants. Dans leur sillage, on dénombre une vingtaine de pays plus petits qui atteignent le stade de pays émergents, comme l'Afrique du Sud, le Mexique, la Turquie, la Malaisie ou le Vietnam. Les pays d'Europe de l'Est, ainsi que la Russie, sont davantage en re-émergence économique ou en reconstruction industrielle, après l'effondrement des structures économiques soviétiques et du COMECON, dont les effets se sont fait lourdement sentir durant une dizaine d'années.

Les BRIC face à la Triade

	Population millions hab.	PIB/hab (1)	Consommation énergie (2)
Brésil	189	8 673	209
Russie	142	12 710	646
Inde	1 109	2 392	537
Chine	1 311	4 500	1 717
Etats-Unis	299	42 610	2 340
UE 27	490	27 029	1 813
Japon	128	30 960	530

(1) en parité de pouvoir d'achat et \$ international constant de 2000. (2) en millions de tonnes équivalent pétrole. D'après Université de Sherbrooke, 2006 (Canada).

Les pays émergents doivent passer d'une situation d'isolement (autarcie) et/ou de dépendance aux biens et aux services extérieurs à une situation de partenaire

dans les échanges de biens et services mondiaux. Dans ce contexte, l'amélioration de l'éducation, de la santé, de la justice et l'essor d'une classe moyenne sont les piliers de la transition économique. Au delà, le secteur des transports maritimes, des ports et des constructions navales peut constituer un vecteur de développement non négligeable en associant la participation au commerce extérieur, l'essor industriel et l'amélioration des infrastructures. On observe toutefois une grande hétérogénéité dans la place que ces activités particulières occupent dans l'économie des pays concernés.

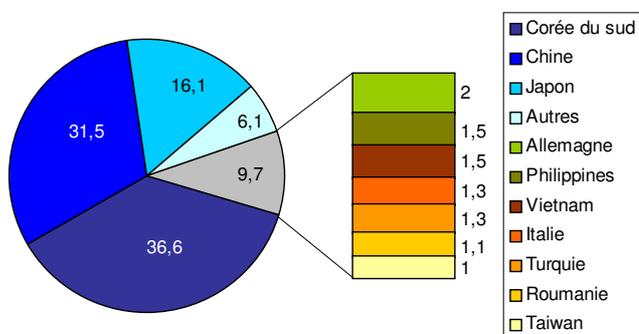
### De nouveaux entrants dans la construction navale

Dans le domaine de la construction navale, seule une poignée de nouveaux pays a réussi à s'imposer à l'échelle internationale aux côtés des constructeurs traditionnels, en profitant de l'exceptionnelle demande en navires neufs qui s'est installée de 2003 à 2008. Les pays en développement hébergent 42% du carnet de commande mondial exprimé en tonnes brutes compensées (tbc, qui tiennent compte de la valeur ajoutée) en 2008 contre 22% huit ans plus tôt. Derrière la Chine, 3<sup>ème</sup> constructeur mondial après la Corée du Sud et le Japon, on trouve le Vietnam et les Philippines.

La construction navale est une industrie-clé dans le monde maritime. Le passage d'une industrie locale, fragmentée et spécialisée sur des petites unités marchandes de conception simple, à une industrie lourde, tournée vers l'international et focalisée sur des navires de gros tonnages ou des navires complexes, témoigne d'une transition économique. Mais celle-ci peut être fragile ou incomplète. D'une part, les sites de construction peuvent être promus dans le cadre de marchés nationaux, et fonctionner grâce à des commandes publiques, notamment militaires. Les chantiers du Brésil et de Russie travaillent en partie sur la base d'une demande nationale, notamment pétrolière via des armements ou des groupes industriels dans lesquels le secteur public conserve des prérogatives : c'est par exemple la compagnie maritime Sovcomflot-Novoship en Russie ou le groupe pétrolier Petrobras au

Brésil. D'autre part, l'internationalisation rapide de la construction navale dans certains petits pays comme le Vietnam ou les Philippines, à un niveau où le découplage avec les besoins nationaux est réel, représente un risque, en particulier lors des retournements de cycle maritime, à l'instar de celui que l'on rencontre aujourd'hui.

Les principaux constructeurs de navires en 2008 sur la base du carnet de commandes mondial en tbc (chiffres en %)



D'après Shipping Statistics Yearbook, ISL.

La saturation des cales dans les chantiers japonais et sud-coréens, mais aussi dans les chantiers polonais, turcs ou allemands, explique en partie que l'augmentation des commandes de navires de 2003 à 2008 ait largement profité à des chantiers moins connus sur la scène internationale. Les chantiers vietnamiens, philippins et indiens étaient déjà présents sur la scène mondiale, mais la très forte demande leur a fait passer un pallier, dans le sillage de la Chine qui a ouvert plus d'une dizaine de nouveaux sites (*greenfield sites*), engrangeant des commandes avant que les chantiers soient eux-mêmes construits.

Evolution du carnet de commandes des pays émergents représentatifs du secteur de la construction navale

	2000			2008		
	nb	000' tbc	%	nb	000' tbc	%
Chine	216	3 245	8.2	3 512	60 635	31.3
Philippines	9	134	0.3	131	2 854	1.5
Vietnam	1	5	0	276	2 835	1.5
Turquie	40	231	0.6	253	2 490	1.3
Roumanie	78	584	1.5	107	2 081	1.1
Inde	22	170	0.4	161	1 700	0.9
Pologne	95	1 641	4.1	72	1 136	0.6
Croatie	40	722	1.8	62	1 201	0.6
Brésil	10	92	0.2	45	813	0.4
Russie	45	311	0.8	87	749	0.4

Nb : nombre de navires. 000' tbc : milliers de tonnes brutes compensées. % : pourcentage des commandes mondiales.

D'après Shipping Statistics Yearbook, ISL.

En Asie, la Corée du Sud et la Chine soutiennent financièrement leurs chantiers dans cette période de crise. Les Sud-Coréens ont débloqué 18.2 milliards US\$ de prêts et de garanties bancaires, notamment sous forme de réserve disponible pour racheter les navires dont les commandes sont annulées. Le gouvernement chinois agit de même et incite les armements nationaux comme Sinotrans ou la Cosco à racheter les navires en défaut de paiement en cours de construction dans les chantiers chinois. Les pays plus petits comme le Vietnam ou l'Indonésie tentent aussi d'aider leur industrie navale. Sur les 492 annulations de commandes relevées en mai 2009, 194 concernent des chantiers sud-coréens et 160 des chantiers chinois. En revanche, le Japon et l'Union

européenne sont opposés à ce type de mesure qui génère des distorsions de concurrence. Les chantiers est-européens ont bénéficié d'aides structurelles dans les années 90, mais cette démarche touche à sa fin. Les dernières aides fournies par le gouvernement polonais pour assister les chantiers de Gdynia et Szczecin ont été déclarées illégales par la Commission européenne qui a sommé les chantiers à rembourser les 3.8 milliards US\$ de prêts. Dans l'impossibilité de faire face, les sites de construction sont mis en vente. La Turquie offre au contraire l'exemple d'une construction navale très dynamique aux portes de l'Europe. En s'appuyant sur un tissu d'armements nombreux, les chantiers ont aussi su convaincre les Européens par les prix offerts et la qualité sur le marché des chimiquiers et des transporteurs de produits raffinés ; de petits modèles donc (inférieurs à 50 000 tpl), mais très demandés. La Roumanie a d'ailleurs réorganisé sa production en direction des petits pétroliers. En revanche, les pays émergents d'Europe de l'Est ont vu leur part dans les commandes mondiales se stabiliser, voire se contracter depuis 2000. C'est le cas en Pologne (-3.7 points de pourcentage), en Roumanie (-0.6 points), en Croatie (-1.3).

Depuis une petite dizaine d'années, on observe aussi une tendance à la sous-traitance des chantiers des pays développés vers les chantiers des pays émergents, qui va de pair avec une internationalisation des groupes de construction qui s'implantent en Europe de l'Est et en Asie du Sud-Est. STX Shipbuilding (Corée du Sud) est présent de la sorte en France, en Finlande, en Norvège, au Vietnam et en Ukraine. De même, certains chantiers sous-traitent la partie coque métallique pour se concentrer sur l'assemblage et les appareillages techniques.

#### Les chantiers de démolition

Le Bangladesh (8 Mt ferrallées, site principal de Chittagong) et l'Inde (4 Mt, site principal de Alang) sont les deux pays qui assurent aujourd'hui la plus grande part de la démolition de navires dans le monde, épaulés par la Chine (2Mt) et le Pakistan (0.5 Mt). Signe de l'évolution des comportements, la cour suprême du Bangladesh a obligé la fermeture d'une trentaine de sites de démolition non conformes aux règles environnementales. Dans ce même état d'esprit, l'OMI a adopté une convention sur le recyclage des navires qui stipule notamment que les sites de démantèlement devront être agréés par les gouvernements concernés après certification sur des critères internationaux.

#### Des acteurs secondaires du transport maritime

Les intérêts des pays en développement contrôlent 27% du tonnage cargo, 24% du tonnage pétrolier, 17% du tonnage vraquier mais seulement 9% du tonnage conteneurisé dans le monde. La flotte contrôlée par des intérêts chinois se place désormais en 4<sup>ème</sup> position mondiale, derrière la Grèce, le Japon et l'Allemagne. Les flottes russe, turque, indienne, malaisienne et taïwanaise occupent le milieu du classement mondial entre la 10<sup>ème</sup> et la 20<sup>ème</sup> place, soit un niveau similaire à des pays comme Le Royaume-Uni, l'Italie ou la Belgique. Pour rappel la France est à la 26<sup>ème</sup> place mondiale. Ces flottes travaillent encore souvent en relation avec l'économie nationale.

La conteneurisation est un élément d'appréciation important dans la définition des pays maritimes émergents. La concentration des compagnies maritimes de lignes régulières tend à diminuer l'efficacité et l'intérêt

économique des petits armements de ligne nationaux. Portée par une vision politique dans les années 1970 et 1980, la constitution d'une flotte de ligne nationale par les pays en développement a désormais perdu son caractère emblématique lié à l'indépendance. Aujourd'hui, c'est en terme de coût des échanges commerciaux que l'enjeu est posé. Et la baisse des coûts de pré-post acheminements terrestres, tout comme l'amélioration des conditions du passage portuaire sont devenus la nouvelle priorité des pays émergents. Cette tendance est d'autant plus vraie que le transport de ligne conteneurisé s'inscrit dans le cadre de réseaux mondiaux et nécessite des investissements très élevés. On rencontre donc relativement peu d'armements de ligne conteneurisés dans les pays en transition économique, à l'exception des pays émergents d'Asie.

#### La flotte contrôlée par des intérêts des pays en développement en 2008

	pétroliers		vraquiers		cargos		porte-cont.	
	N	T	N	T	N	T	N	T
BRIC	995	44.6	1087	50.7	2397	15.1	321	8.2
PVD	1158	51	431	14.6	1717	11.6	258	4.3
total	2153	95.7	1518	65.3	4114	26.7	579	12.6
monde	6912	397	6757	386	12981	98	4243	144

N : nombre de navires ; T : tonnage en millions de tpl. BRIC : Brésil, Russie, Inde, Chine. PVD : Pays en Voie de Développement. D'après Shipping Statistic Yearbook, ISL.

Les « tigres » et les « dragons » ont développé de larges flottes de porte-conteneurs dans les années 1980 et 1990, au moment de l'émergence des réseaux de lignes. La conteneurisation fut vraiment un outil commercial pour la Corée du Sud et Taïwan. Aujourd'hui, les armements des pays émergents asiatiques ont une vocation régionale. Ils s'appuient sur la forte croissance des échanges dans la région insulaire asiatique et sur le feeding en expansion autour des ports de Singapour, Hong Kong, Shanghai et Busan. On observe aussi, outre le développement de lignes entre Asie du Sud-Est et Asie du Nord-Ouest, l'essor des lignes vers le Sous-Continent Indien et le Golfe Persique. Ainsi, la capacité moyenne des navires oscille aux alentours des 2 000 evp. Seule la Chine est parvenue à faire émerger une compagnie de taille mondiale, la CSCL, en quelques années seulement, tout en poursuivant l'expansion de la Cosco. Ces deux armements alignent des porte-conteneurs de 8 à 10 000 evp et plus entre la Chine, l'Europe et les Etats-Unis.

La flotte cumulée de porte-conteneurs des pays émergents totalise 15% de la capacité mondiale de transport exprimée en evp, c'est à dire légèrement moins que la capacité de transport de Maersk Line (16.5%), la première compagnie mondiale de ligne conteneurisée. Ces flottes souffrent davantage de la crise que les grands armements mondiaux occidentaux, japonais ou sud-coréens : Navibulgar (Bulgarie) a disparu, MISC (Malaisie) abandonne les rotations Europe-Asie, CSAV (Chili) est lourdement endettée. La part des cargos polyvalents reste un indicateur assez fiable du degré de spécialisation des flottes de commerce, qui s'accroît avec l'intégration des économies dans le système industriel mondial. Les cargos sont sur-représentés face aux porte-conteneurs dans les pays en développement et encore dans les pays émergents. 42 % des navires et 12% du tonnage des pays en développement sont constitués par les cargos contre 30% des navires et 7.5% du tonnage dans les pays OCDE.

#### Les principaux armements conteneurisés des pays émergents

compagnies	nationalités	nb	evp
COSCO	Chine	148	505 500
CSCL	Chine	147	460 780
CSAV	Chili	87	281 800
UASC	Golfe Persique	44	157 000
MISC	Malaisie	34	100 200
IRISL	Iran	62	96 800
Regional CL	Thaïlande	41	55 700
CCNI	Chili	22	48 000
Maruba	Argentine	17	40 000
SC India	Inde	12	32 900
SITC	Chine	38	32 000
EMES	Turquie	25	28 800
Samudera	Indonésie	30	27 300
Emirates Shipping Line	EAU	8	23 100
Sinotrans	Chine	27	20 780
Chipolbrok	Pologne-Chine	18	19 700
Turkon Line	Turquie	13	17 200
FESCO	Russie	23	17 200
Orient Express Line	EAU	17	17 000
Simatech	EAU	12	17 000
Temas Lines	Indonésie	32	15 700
Vinalines	Vietnam	16	10 000
Tanto Intim	Indonésie	24	8 600
Hubline Bhd	Malaisie	16	8 000
Ocean Africa CL	Afrique du Sud	9	7 300

D'après AXS-alphaliner top 100, mai - juin 2009.

A côté des flottes de transporteurs de marchandises diverses (cargos et porte-conteneurs), les flottes de vraquiers et de pétroliers sont aussi inégalement développées. Les armements pétroliers des pays émergents exploitent généralement de petites unités vouées au cabotage et aux approvisionnements en produits raffinés et chimiques, y compris en Chine et en Inde. Seuls quelques grands pays exportateurs d'hydrocarbures se démarquent avec des compagnies de supertankers de taille mondiale. Vela (Arabie Saoudite, 30 pétroliers, 6 millions tpl (Mtpl), 10<sup>ème</sup> rang mondial) et NITC (Iran, 30 pétroliers, 6 Mtpl, 11<sup>ème</sup> rang) alignent des VLCCs (160 000 tpl et plus) au départ du Golfe Persique. MISC (Malaisie, 62 pétroliers et méthaniers, 7 Mtpl, 9<sup>ème</sup> rang) possède des pétroliers mais surtout une des premières flottes de méthaniers au monde. Sovcomflot-Novoship (Russie, 50 pétroliers, 7 Mtpl) se place en 4<sup>ème</sup> position mondiale avec des navires de type suezmax et aframax (80 à 160 000 tpl). Les grandes flottes appartiennent donc aux pays exportateurs qui ont la volonté de maîtriser et de sécuriser une partie de leurs exportations. Ceci est particulièrement vrai pour l'Iran et la Russie. Cette politique va à l'encontre de la tendance mondiale qui voit au contraire l'augmentation du poids des armements pétroliers indépendants travaillant en cross-trading dans les échanges pétroliers mondiaux.

Le secteur des vraquiers est dominé par la Chine qui contrôle 42.2 Mtpl. Les Chinois sont notamment très présents via la Cosco, qui est la plus grande compagnie de vraquiers au monde avec quelques 320 navires pour 18.5 Mtpl. Parmi les autres grands pays maritimes, on trouve la Turquie et l'Inde (6 Mtpl chacun), puis l'Iran et les EAU qui contrôlent des flottes de 2.5 Mtpl. Les Philippines, la Thaïlande, le Vietnam et l'Indonésie. contrôlent aussi des flottes respectables de 1 à 2 Mtpl. Ces navires vraquiers ont une taille moyenne de 50 000 tpl. Dans l'ensemble ce sont des navires plutôt polyvalents, souvent grées, qui s'adaptent très bien aux conditions nautiques et d'équipement des ports des pays en développement, ainsi qu'à la taille et à la diversité des lots échangés.



## La modernisation des ports de commerce

Dans le secteur portuaire, trois types de trafics sont particulièrement intéressants à suivre pour mieux distinguer les pays émergents. Il s'agit d'une part des échanges conteneurisés (produits finis), d'autre part des échanges de produits semi-finis et enfin des échanges de colis lourds. Les trafics conteneurisés sont un bon indicateur de l'intégration d'un pays dans les circuits commerciaux internationaux. Les conteneurs pleins en entrée et sortie de ports renseignent sur l'orientation commerciale du pays (importation ou exportation). Les échanges de produits semi-finis (bois, aciers, composants électroniques...) en conteneurs et en cargos témoignent du développement des industries de transformation et de l'implication du pays dans les flux « business to business » qui s'organisent à l'échelle mondiale. Enfin une augmentation des colis lourds en import indique une phase de renforcement du rythme de l'industrialisation, ces colis lourds étant souvent des éléments d'usines clés en main ou de centrales.

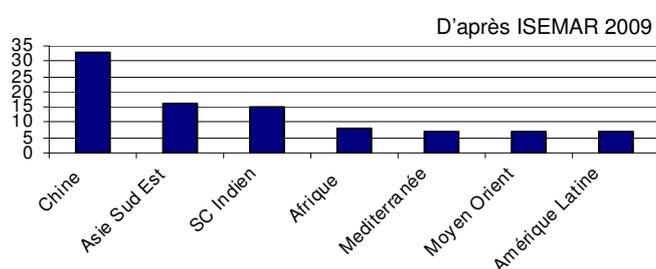
Trafic portuaire total et conteneurs des BRIC en 2007-2008

	Millions tonnes	Nombre evp
Brésil	728	6 000 000
Russie	400	2 567 000
Inde	530	6 000 000
Chine	4 404	129 000 000

D'après ISEMAR

Les ports de commerce représentent généralement un problème dans les pays en développement. La vétusté et le sous-dimensionnement des infrastructures limitent l'expansion du commerce et génèrent des surcoûts logistiques. Les pays en transition économique sont engagés dans des mouvements de libéralisation de leur économie, qui se traduisent par des apports de capitaux étrangers dirigés vers la modernisation des équipements portuaires, qui permettent de soutenir la croissance des échanges.

Nombre d'implantation portuaire des entreprises de manutention internationales (hors armements) dans les pays en développement (hors Europe) en 2008.



D'après ISEMAR 2009

Les ports font diversement appel aux opérateurs internationaux pour agrandir, moderniser et gérer les terminaux, en particulier conteneurs. Ces ports, dont l'activité demeure dévolue aux opérations d'import-export nationales, tentent de se transformer en plate-forme régionale, et d'acquiescer une dimension de hub. Dans ce contexte, la présence d'un armement ou d'une entreprise de manutention internationale est un atout apprécié mais pas indispensable comme le démontre l'exemple des ports russes ou brésiliens. A Santos, 1<sup>er</sup> port conteneurs du Brésil, les terminaux sont gérés par des compagnies maritimes (Libra) ou des entreprises de manutention nationales (Tecondi). Les armements (MSC, CMA-CGM et Hamburg Sud notamment) suivent cependant de près les opportunités d'investissements dans les ports brésiliens. Les ports du Sous Continent Indien, d'Extrême Orient mais aussi d'Afrique de l'Ouest profitent pour leur part pleinement des capitaux et du savoir-faire des opérateurs internationaux.

Les grands opérateurs de terminaux conteneurs en Afrique de l'Ouest en 2009

pays	ports	opérateurs
Sénégal	Dakar	Dubai Port World
Côte d'Ivoire	Abidjan	Groupe Bolloré-APMT
Ghana	Tema	Groupe Bolloré-APMT
Togo	Lomé	CMA-CGM-Progosa
Bénin	Cotonou	Groupe Bolloré
Nigeria	Lagos Tincan	Groupe Bolloré
Nigeria	Lagos Apapa	APMT
Nigeria	Onne	APMT
Cameroun	Douala	Groupe Bolloré-APMT
Gabon	Owendo	Portek International
Gabon	Port Gentil	Portek International
Congo	Pointe noire	Groupe Bolloré-APMT
Angola	Luanda	APMT

D'après ISEMAR

Cette démarche s'étend aux infrastructures de transport terrestre. En Inde, le gouvernement a lancé un plan de 320 milliards d'euros pour améliorer les réseaux de transports terrestres, ainsi que les ports et les aéroports. Sur ce total 20 milliards doivent abonder en direction des ports. Conscient que ces fonds ne suffiront pas, le gouvernement indien encourage les co-entreprises publique-privée et nationale-internationale. Ainsi, aux côtés des 12 grands ports actuels, une demi-douzaine de nouveaux sites viennent d'entrer en service (Gangavaram, Krishnapatnam), sont en construction (Vizhinjam) ou en projet (Barunei Muhan).

Sans grande surprise, les économies des petits pays émergents d'Asie sont tournées vers la mer, là où les géants brésilien, russe et indien, sont davantage accaparés par leur marché intérieur. De même, le degré d'ouverture des états insulaires d'Asie est important, quand les grandes nations continentales s'appuient toujours sur leurs ressources et leurs entreprises nationales avant de faire appel au marché international. La Chine a la particularité de présenter un profil intermédiaire. Enfin, hors de la modernisation des ports, l'Afrique est la grande absente des nouvelles économies maritimes.

Romuald Lacoste