

Le transport maritime chinois, puissance et limites?

En dix ans, la Chine s'est taillée une place éminente dans l'économie mondiale. Lors du 18^e congrès du PCC en 2012, le président Hu Jintao a souligné l'importance de construire la puissance économique maritime chinoise. L'activité maritime et portuaire chinoise est le miroir d'une formidable mutation économique avec des industries manufacturières tournées vers l'exportation et une énorme demande en matières premières pour soutenir le développement rapide du pays. L'industrie maritime chinoise (armements, manutentionnaires, constructeurs navals) a donc profondément changé pour devenir sans doute globalement la première au monde. Une nouvelle époque s'ouvre, elle sera sans doute celle d'une normalisation de la croissance chinoise, mais aussi de l'internationalisation de son secteur maritime.

Une formidable activité maritime

La maritimité chinoise a connu une évolution spectaculaire en une décennie. Les provinces côtières sont les lieux privilégiés du développement industriel en grande partie tourné vers l'exportation alors que l'enrichissement du pays se traduit par une politique d'équipement accélérée (immobilier, infrastructures, automobile, construction navale) ainsi qu'une consommation énergétique qui demande d'énormes volumes de charbon et hydrocarbures. Le pays est grand et surtout très peuplé (1.3 Mds) soit l'équivalent de l'ensemble des pays développés (OCDE) mais seulement 1/7^e de son PIB. Il reste de grandes marges de développement, mais les changements économiques et sociaux très rapides se traduisent par une croissance du tissu productif et des changements d'environnement urbain et sociaux très importants.

D'un point de vue maritime, ce qui frappe c'est la contribution aux échanges internationaux de produits manufacturés depuis l'adhésion à la Chine à l'OMC en 2002. La sous-traitance, les délocalisations puis la dynamique industrielle autonome ont fait de la Chine une formidable machine à produire des biens manufacturés. Le "made in China" touche tous les consommateurs du monde et la baisse de la demande occidentale est en partie compensée par celle du reste du monde. Cela se traduit dans les flux conteneurisés colossaux avec en 2010, 37 M d'evp pleins exportés et 14 M d'evp pleins importés. En 2012, les chiffres portuaires chinois indiquent 177.7 M d'evp manipulés. Entre 2007 et 2012, les dix premiers ports chinois sont passés de 93 M d'evp à 139 M d'evp.

Pour les approvisionnements en matières premières, la Chine a d'énormes besoins dépassant souvent ses capacités extractives. Le pays pèse donc sur tous les marchés en représentant généralement bien plus que la moitié de la demande mondiale. En outre, les opportunités de prix les poussent à l'importation parfois trop spéculative faisant du niveau des stocks portuaires

chinois un élément à part entière de l'appréciation des marchés maritimes mondiaux.

Le bilan portuaire chinois affirme que l'an dernier l'ensemble des ports a vu transité 10.8 Mds de tonnes de marchandises, soit le double de 2005 et presque le quadruple de 2002. Cela représente 2,5 fois les trafics de l'ensemble du continent européen en incluant la Russie et la Turquie. Le commerce extérieur pèse 3 Mds de tonnes qui se décomposent en 500 Mt de produits conteneurisés, 745 Mt de fer, 100 Mt de produits sidérurgiques, 290 Mt de charbon, 40 Mt de bauxite, 70 Mt de grains, 270 Mt de pétrole, 100 Mt de produits raffinés, 50 Mt de produits chimiques, 20 Mt de GNL. Le poids de la Chine dans le commerce maritime mondial est donc conséquent, 22% pour le tonnage transporté et 33% pour les flux conteneurisés. Néanmoins, la croissance de la demande se stabilise.

Le trafic domestique est a priori équivalent avec 7.5 Mds de tonnes comptées dans les ports de départ et d'arrivée. Il s'agit notamment de redistribution des produits industriels (ciment, raffinage, chimie, métallurgique), des échanges régionaux et de feeding de conteneurs ainsi que les approvisionnements des métropoles côtières et fluviales en charbon venu du Nord (640 Mt en 2012).

Une trentaine de ports possède plus de 50 Mt, une dizaine dépasse les 300 Mt, deux les 600 Mt (Ningbo Zhoushan et Shanghai). Au fil des années, l'activité portuaire alimentée par les flux internes et les approvisionnements en matières premières importées s'est diversifiée à l'image de la conteneurisation qui touche pratiquement tous les ports du pays.

Le commerce international a d'abord été ouvert aux villes côtières possédant des zones économiques spéciales créées par le régime de Deng Xiaoping il y a trente-cinq ans. Les échanges maritimes se sont généralisés à tout le pays, impliquant progressivement les grands et les plus petits ports des régions côtières ainsi que les axes fluviaux de deux grands fleuves (Rivière des Perles, Yang Tsé).

La croissance de l'outil maritime et naval

Entre janvier 2002 et janvier 2012, la flotte sous pavillon chinois est passée de 23 Mtpl à 56 Mtpl. La part la plus importante est constituée de vraquiers (31.4 M tpl) et de pétroliers (12.7 Mtpl) dont les capacités de transport ont chacune triplé durant cette période. La flotte de conteneurs (5 Mtpl) a elle aussi triplé, alors que les cargos polyvalents (4.3 Mtpl) ont eux régressé, preuve d'une plus grande spécialisation des secteurs maritimes. Le volume de la flotte chinoise s'appuie il est vrai sur un énorme marché domestique réservé (excluant par ailleurs les compagnies de Macao et Hong Kong).

La flotte sous contrôle économique des intérêts chinois représentait 40 Mtpl en 2002 et 115 Mtpl en 2012, soit un quadruplement que l'on peut rapprocher de celui des trafics portuaires chinois sur la même période. En 2012, le contrôle économique chinois de navires se répartissait en 43% sous pavillon national et 57% sous pavillons tiers (23% à Hong Kong, 21% pour Panama). En termes de classement de la puissance économique maritime, la Chine était déjà 4^e en 2002 et l'était toujours en 2012¹.

La croissance de la flotte doit être mise en relation avec celle de la construction navale. En 1990, la Chine n'était que le 10^e constructeur mondial, mais s'est hissée à la 3^e place dès 2000. En termes de commandes annuelles, la Chine est le leader mondial depuis 2009 et de livraison depuis 2010. La part de marché chinoise en 2012 était de 37% dans le cadre d'une concurrence forcée avec les Coréens. La part des commanditaires nationaux est importante (21%) plus forte qu'en Corée (6%), mais moins qu'au Japon (41%). Les Chinois occupent une place éminente, mais avec les navires de moindre technologie, 44.5% du carnet de commandes en 2012 étaient constitués par des vraquiers pour le marché chinois et international.

Néanmoins, la construction navale chinoise ne va pas bien. La crise maritime internationale se double d'une croissance trop rapide (spéculation, décentralisation) de cette industrie. La faiblesse de la demande a amené une crise sectorielle conséquente et Pékin est obligé d'agir, on parle dès lors de stimuler la recherche et l'innovation, de couvrir des marchés à meilleure valeur ajoutée (conteneurs, gaz, offshore), de consolider les acteurs².

Forte d'une énorme activité portuaire, d'une flotte de premier rang et d'une construction navale leader, la Chine se doit d'être aussi activée dans un autre fondement de la puissance maritime chinoise qu'est le financement. L'annonce en 2011 d'une politique chinoise pour favoriser l'accès au financement des armements grecs doit se comprendre comme une politique en faveur de la construction navale nationale. Une partie de la stratégie financière chinoise est d'abord liée à cet

objectif. Les banques chinoises ainsi que Exim (Export-Import Bank of China) sont bien présentes, c'est le contexte qui reste particulier. La Chine est un pays de strict contrôle administratif, d'une économie encadrée (notamment pour les industries lourdes) et sans convertibilité facile de la monnaie.

Shanghai va servir de test pour une stratégie d'ouverture pour la convertibilité. Au-delà, la mégapole côtière a des ambitions pour devenir une plate-forme de services maritimes (financement, assurance, courtage). La concurrence s'incarne dans le territoire autonome de Hong Kong, place financière maritime internationale et plate-forme traditionnelle du fait maritime chinois avec l'économie capitaliste et libérale.

Un tissu de conglomérats d'État

La République populaire de Chine a adopté "l'économie socialiste de marché". D'un côté, l'investissement privé s'est rependu dans de nombreux pans de l'économie chinoise dans un contexte d'internationalisation (investissements étrangers, exportations). De l'autre, les entreprises publiques se sont engagées dans la compétition du marché et du financement (levée de fonds boursière). L'ensemble restant sous le contrôle d'un pouvoir politique et administratif très important avec des dimensions nationales/locales toujours complexes. Le secteur maritime est naturellement concerné par ce fonctionnement si particulier qu'il s'agisse des conglomérats publics ou des outsiders privés ou publics.

L'objectif maritime de la Chine est double. Le premier relativement clair est de maîtriser au maximum ses flux qui constituent une bonne part de l'activité mondiale d'autant plus que les chargeurs sont chinois. Le second relève de l'ambition de construire une puissance économique maritime chinoise. Cette puissance doit être présente dans les vracs comme dans les lignes régulières, mais aussi faire de Shanghai un équivalent à Hong Kong et Singapour.

Il existerait autour de 300 compagnies maritimes en Chine, le double d'il y a vingt ans avec, aux côtés des groupes d'États, des entreprises liées aux autorités locales (provinces, villes). Aujourd'hui, les cinq plus grandes compagnies maritimes chinoises contrôlent 70% de la capacité de transport du pays. De son côté, la China Shipowner's Association (CSA) ne comprend que sept membres dont quatre sont contrôlés par l'État chinois³ : China Merchant Group, China Ocean Shipping Co. (Cosco), China Shipping Co., Sinotrans & CSC Holdings Co. Les autres membres du CSA dans la mouvance de provinces sont Hebei Ocean Shipping Co., Fujian Shipping Co., Mingsheng Shipping Co. (Shanghai).

¹ 3^e flotte pour les pétroliers, les chimiquiers et les vraquiers, 4^e pour les cargos généralistes et 5^e pour les porte-conteneurs.

² Le tissu compte deux grands conglomérats spécialisés (CSSL, CSIC), quelques entreprises privées, des filiales des groupes maritimes et des joint-ventures de constructeurs internationaux.

³ Le contrôle se réalise au travers de la State-owned Assets Supervision and Administration Commission of the State Council (SACAC) qui détient totalement ou partiellement le capital de toutes les plus grandes entreprises chinoises.

CSCL Fos à Port 2000 Le Havre



Créée en 1961, Cosco est le numéro 3 mondial en termes de flotte opérée avec de nombreuses branches⁴. L'essentiel de l'activité est inclus dans Cosco Holding (côté à HK). Créé sur la base de plusieurs entités maritimes en 1997, China Shipping Group est la 6^e compagnie mondiale avec là encore plusieurs filiales⁵. Trois entités sont cotées à Shanghai et Hong Kong (CSCL, CSD, CS Haisheng). Sinotrans a été fondée en 1950 pour servir le commerce extérieur de la nouvelle Chine. Il s'agit d'abord d'un groupe logistique qui possède une petite flotte de porte-conteneurs (Sinotrans Containers Line) et coopère avec MOL (Japon) dans le domaine des véhicules et du pétrole. En 2008, Sinotrans a été unie à China Shipping Changjiang (CSC) originaire du secteur fluvial. Une des principales filiales est CSC Nanjing Tanker Corp. Les rivalités d'entreprises, d'origines et de sites sont préjudiciables à la compagnie en difficulté. China Merchants ne possède qu'un armement pétrolier (CM Energy Shipping).

Parmi les groupes locaux, Hebei Ocean Shipping Co. (Hosco) est essentiellement positionné sur les vracs secs notamment par son origine de la province du nord très liée aux flux charbonniers. SITC dans le conteneur est issu des intérêts provinciaux du Shandong. Grand China Logistics du groupe HNA (aérien) est lié au pouvoir de la province insulaire du Hainan au Sud, sa filiale Tianjin Shipping est active dans le pétrole et le gaz

La structure du transport maritime chinois est finalement relativement simple avec deux conglomérats majeurs (Cosco et China Shipping) et une poignée d'autres acteurs. Il y a certes l'État actionnaire, mais surtout des stratégies indépendantes appuyées sur des cotations boursières à Shanghai ou Hong Kong. On y retrouve la double marque qui caractérise l'économie chinoise à la fois étatique et adoptant des pans de l'économie libérale. Le poids du centralisme face à des pouvoirs provinciaux souvent très autonomes, les rivalités de compagnies, le lien avec le capitalisme de Hong Kong, les accès

⁴Pour les vracs liquides Dalian OSCo, les vracs secs CoscoBulk, Xiamen OSCo et Qingdao OSCo, les conteneurs Cosco CL, les colis lourds Cosco Heavy Transport, les car carrier Nykcos avec NYK.

⁵Pour les vracs secs China Shipping Bulk, le pétrole China Shipping Oil Tanker Transport, le gaz LNG Shipping Investment, les conteneurs China Shipping Container Line, les car carrier Orient Sea Highway Services avec K Line.

complexes au système économique national sont autant de particularités qui caractérisent les bases du maritime chinois.

Construire des compagnies de référence

La tentation de restructurer les compagnies maritimes chinoises est permanente notamment pour en faire des acteurs internationaux de référence. Néanmoins, il est évident que la propriété publique d'un état socialiste et le protectionnisme du marché national ne sont pas les meilleures voies pour faire des compagnies chinoises des compétiteurs internationaux performants d'autant plus qu'il leur faut accepter les règles des marchés boursiers et maritimes.

Dans les conteneurs, la situation chinoise est bonne. En 1995, Cosco avait atteint la cinquième place en termes de capacité opérée et n'a jamais quitté le top 10. En septembre 2013, Cosco était classé à la même place avec une flotte multipliée par quatre depuis 2000. China Shipping Container Lines, active à l'international qu'en 1999 a d'abord été un petit armement avant de se hisser au plus haut, 9^e aujourd'hui, après avoir multiplié par sept sa capacité.

Cosco est un géant, mais n'est aussi qu'un élément de la concurrence asiatique face aux trois leaders européens (Maersk, MSC, CMA CGM) bientôt en alliance commerciale ("P3"). Un rapprochement avec CSCL est régulièrement évoqué, mais la Chine a les moyens d'avoir deux grands opérateurs, la Corée et le Japon possèdent plusieurs conglomérats maritimes privés. En fait, Cosco est un armement établi alors que CSCL joue plutôt le rôle d'outsider. En 1998, Cosco a rejoint K Line et Yang Ming dans une alliance agrandie en 2003 de Hanjin. L'alliance CKYH de laquelle s'est rapproché Evergreen est un des blocs commerciaux qui fédèrent la plupart des opérateurs. CSCL reste indépendante, mais s'est rapprochée d'un autre acteur libre d'alliances, UASC. Les compagnies se sont engagées communément dans des commandes de 18 400 evp.

Les deux groupes partagent aujourd'hui des résultats financiers préoccupants puisque négatifs en 2011 et 2012. Pour Cosco, c'est peut-être une des plus grosses pertes connues de l'industrie maritime (-1.3 Mds € en 2011, -1.2 Mds € en 2012) en accumulant les difficultés dans les conteneurs et le vrac. En conséquence, Cosco Holding est sous la menace de sa suspension des cotations en bourse à Shanghai et Hong Kong en cas d'une troisième année de perte. Des ventes d'actifs entre entités visent à restaurer la trésorerie de la holding, mais au risque d'inquiéter les investisseurs boursiers. Certes l'État chinois garantit la survie du groupe leader, mais il se joue la considération économique dans le marché libéral de Cosco. CSCL a aussi joué sur ses structures, la séparation des branches conteneurs et vracs a évité la contamination des pertes à tout le groupe.

Les compagnies dégagent une image bien différente. China Shipping pour les pondéreux est essentiellement

positionnée sur les flux domestiques avec des navires en propres tout en affichant une image dynamique dans le conteneur. Cosco reste un acteur du conteneur sans relief particulier et a surtout réalisé de mauvais choix dans le vrac en signant des contrats d'affrètement à des taux très élevés. La tentative en 2011 de renégocier ses chartes-parties de longs termes a écorné l'image du groupe en foulant l'un des principes du marché qu'est le risque assumé. L'armement a néanmoins réduit son exposition en renégociant ses contrats et en réduisant sa flotte de vraquiers au point d'offrir au Japonais NYK sa couronne de premier opérateur de vracs secs (il reste le premier propriétaire).

Le contrôle des terminaux internationaux

Le développement des intérêts chinois dans les terminaux de manutention est un sujet qui dépasse souvent le transport maritime quand il est pris comme un élément d'une supposée stratégie chinoise d'expansion de son influence dans le monde. De fait, les acteurs maritimes chinois prennent de l'ampleur et leur positionnement portuaire dans le monde témoigne de la puissance économique croissante du pays dont on peut alors tirer des enseignements géopolitiques. Néanmoins, la première lecture doit être celle des stratégies de développement économique des groupes maritimes.

Les deux principaux groupes maritimes possèdent leurs filiales de manutention des conteneurs. Cosco Pacific est une société cotée à Hong Kong dont Cosco Holding possède encore 42.7%. L'enclavement chinois à Hong Kong est fort, mais le positionnement international relativement limité⁶ et celui de China Shipping Development Terminals est équivalent⁷.

Le plus intéressant se situe dans le développement de China Merchants. Très engagé dans les terminaux chinois avec les acteurs locaux ou internationaux, CMHI possède partiellement un des manutentionnaires de Hong Kong et a étendu rapidement ses positions dans le monde. D'abord avec des ports africains (Lagos, Lomé, Djibouti), puis avec la construction et la gestion d'un nouveau terminal à Colombo (CICT 85%). CMHI associé à Cosco et CS a pris 30% du terminal Kao Ming de Kaohsiung (Taiwan). On note l'engagement pour un projet en Tanzanie alors que celui au Vietnam est suspendu devant la tension entre les deux pays en Mer de Chine du Sud. Enfin et surtout le groupe chinois a acquis 50% de Terminal Link, filiale de CMA CGM avec ses nombreuses implantations en Europe, Amérique du Nord et Extrême-Orient. Avec cette acquisition, CMHI devient un véritable acteur international même s'il s'agit pour l'essentiel d'affaire de capitaux et non de management direct des terminaux.

Reste d'autres éléments qui alimentent la presse internationale et les fameux fantasmes d'une stratégie chinoise d'implantation mondiale. Un nouveau port de Gwadan au Pakistan a été construit par la China State Construction Engineering Corp. et dont une filiale China Overseas Ports Holding est actionnaire aux côtés de l'opérateur géant PSA. Une lecture anxiogène des actions chinoises, associée dès lors le port pakistanais, le terminal de Colombo et les pipelines birmano-chinois au "collier de perles" chinois autour de l'Inde. De même un voyage officiel en Islande et l'usage de la route du nord par un navire de Cosco révèlent les intérêts chinois pour le passage arctique.

La maîtrise des marchés nationaux

La Chine en 2012 a importé 270 Mt de pétrole brut. L'approvisionnement passe en partie par des affrètements de grands pétroliers (VLCC) réalisés par les affréteurs chinois, en premier lieu PetroChina et Sinopec (via Unipet). Dans ce contexte, l'objectif du gouvernement est que la moitié de ce marché profite aux compagnies maritimes nationales. La part serait déjà de 40%, cette part de marché se concentre presque exclusivement sur les approvisionnements depuis le Golfe Persique. Les autres approvisionnements notamment d'Afrique de l'Ouest profitent beaucoup plus aux acteurs internationaux.

L'enjeu maritime se situe notamment dans une multiplication des sources d'approvisionnement sur des distances longues (Amérique du Sud, Méditerranée) ce que le marché maritime voit positivement pour la demande de navires. Cependant, la croissance de l'outil naval pétrolier chinois n'est pas un bon signe pour les acteurs internationaux. Déjà, la flotte chinoise de VLCC était fin 2012 de 60 unités (3^e flotte mondiale), et on évoque une commande de 50 unités par les différents groupes chinois.

La question d'un véritable protectionnisme s'est posée avec l'interdiction dans les ports chinois des minéraliers géants du groupe Vale. Ces unités de 400 000 tpl (construite pour partie en Chine) visent à offrir au fer brésilien une compétitivité logistique face à son concurrent australien. Toutefois, les armateurs chinois ont obtenu en 2011 de leur gouvernement une interdiction portuaire des navires de plus de 350 000 tpl pour des raisons de sécurité. La levée de l'interdiction est en question. La tentation régulatrice pour favoriser les armements nationaux est une menace latente. À l'été 2013, la presse a évoqué la volonté des autorités chinoises de ne pas laisser les prix du transport conteneurisé être trop défavorables aux acteurs.

Paul TOURRET, ISEMAR

⁶ Antwerp Gateway Terminal (20%), Port-Saïd - SCCT (20%), du Singapour - CPAT, 49%), Pirée (PCT, 100%).

⁷ MTC - Los Angeles 40%, Terminal 18 - Seattle (33%), Dipco - Damiette (20%), AMP T. Zeebrugge (25%).