

Chine / Europe : Economie, échanges et industrie maritime

“Nouvelles routes de la soie” et “Made in China 2025” d’un côté, reprise économique et interrogation sur le modèle politique de l’autre. La Chine et l’Europe sont avec les États-Unis, les deux grands piliers de l’économie globale, laquelle a fait du commerce international l’un de ses fondements. Puissance économique, puissance militaire, les États-Unis sont paradoxalement peu prégnants dans l’économie maritime contemporaine nonobstant les volumes de marchandises importés et exportés. Pour la vieille Europe comme la nouvelle Chine, le commerce est plus qu’une valeur économique il est aussi un rapport au monde. L’Europe est passée du colonialisme, au post colonialisme et maintenant à la globalisation. La Chine de l’éveil économique passe à une approche du monde. Pour les deux blocs, il est question des approvisionnements et de la diffusion commerciale des produits, mais aussi de géopolitique (relations inter étatiques) et de géostratégie (routes et passages maritimes). Enfin, se pose la question de la maîtrise des outils maritimes entre la très libérale Europe et l’étatique Chine. Un portrait croisé euro-chinois utile pour appréhender ces deux moteurs de notre monde économique et politique.

Difficile comparaison

La question n’est pas de comparer deux espaces très différents. D’un côté un continent dans sa diversité, solidement installé dans la prospérité qui a construit une intégration économique et politique. De l’autre, un gigantesque état plurimillénaire, politiquement marqué par son régime et explorant une voie économique particulière associant étatisme et ouverture internationale.

La Chine avec 1,38 Md d’habitants est proche d’avoir trois fois plus de population que l’Europe (525 M, hors Ukraine et Russie). Néanmoins, la valeur du PIB chinois en 2016 représentait 11 564 Md\$ contre 17 430 Md\$ pour l’UE (Norvège et Suisse associées). Dès lors, le PIB par habitant de l’Europe est de 35 000 \$ contre 11 400 \$ pour la Chine. Celle-ci a connu une formidable croissance, mais reste donc un pays d’émergence économique qui doit emmener vers le développement une population nombreuse et dans une attente forte de changements socio-économiques. L’Europe a elle besoin d’une croissance économique qui maintient son modèle

économique et social avec pour elle l’arme redoutable de la démocratie.

La dimension maritime de l’Europe et de la Chine passe donc par un regard croisé sur les flux et les moyens (flottes, armements). À la fin de la deuxième décennie du siècle, on peut se demander où en est l’Europe maritime vis-à-vis des échanges continentaux et de son puissant tissu armatorial. Pour l’éveil économique chinois, ce sont des besoins de transports colossaux et la structuration du tissu d’entreprises étatiques liées à la mer.

À l’échelle du monde, l’Europe s’est glissée dans la globalisation tout en gardant sa force maritime. En comparaison, les États-Unis ont quitté le champ du maritime et des pays comme la Corée, le Japon, l’Inde ou la Russie sont essentiellement tournés vers leurs propres besoins. La Chine est elle dans une phase nouvelle, sa prime émergence est finie. Elle envisage une montée en gamme économique (“Made in China 2025”) tout en développant une approche nouvelle de sa dimension internationale avec le concept OBOR comme élément de diffusion économique et politique de son rayonnement.

Le poids des échanges

Pétrole brut et produits raffinés

Le portrait pétrolier des deux ensembles est relativement proche. En termes de consommation en 2016 selon BP, l’Europe représentait 620 Mt pour 580 Mt pour la Chine (doublement entre 2003 et 2016). La production des pays de l’UE et de la Norvège était de 146 Mt pour 200 Mt pour la Chine. Dès lors, les besoins d’importation de pétrole brut étaient il y a deux ans de 500 Mt pour l’Europe contre 382 Mt pour la Chine. La croissance de la demande chinoise est toujours forte avec 420 en Mt en 2017 et une croissance de 10%.

La dépendance pétrolière européenne est donc plus manifeste. Les origines proches sont importantes pour l’Europe avec presque la moitié du brut originaire d’ex-URSS. Le Moyen-Orient représente lui encore un quart des approvisionnements. La Chine s’approvisionne presque exclusivement à l’Ouest du détroit de Malacca.

La baisse de la consommation et la concurrence internationale ont provoqué une réduction de la capacité de raffinage européen. Dans un même mouvement, la Chine s’est largement équipée (doublement 2004-2016)

amenant à un raffinage presque égal à l'Europe. Les pays sont dans une position très différente en termes d'échange de raffinés (Europe import 200 Mt, export 132 Mt, Chine import 75 Mt, export 46 Mt). À moyen terme, la tendance pourrait être une continuité de la désindustrialisation pétrolière européenne et pour la Chine il n'est pas sûr que le poids des exportations croisse beaucoup aux regards de la consommation domestique.

Le gaz

Les besoins gaziers de l'Europe sont colossaux avec en 2016 selon BP, 400 Mt de gaz naturel consommés. Le GNL n'est qu'une partie de l'approvisionnement extra européen avec 42 Mt en 2016. L'essentiel des importations provient de trois origines, l'Algérie, le Nigéria et le Qatar (18 Mt via Suez). La Chine consomme moins et produit encore les deux tiers de ses besoins. L'importation de GNL progresse rapidement, 26 Mt 2016, 38 Mt en 2017. Les ¾ du gaz proviennent d'Asie du Sud-Est et d'Australie.

Le charbon

Le pilier de l'énergie chinoise reste le charbon qui représente 65% de l'électricité produite. Le pays en extrait 3,6 Mds de tonnes par an et les besoins d'importation pour la production thermique varient d'année en année (165 Mt en 2016, 185 Mt en 2017). L'Australie (30%) et l'Indonésie (40%) fournissant l'essentiel par voie maritime. Les besoins européens sont différents. Le charbon ne pèse que 21% dans l'électricité de l'UE, mais la production en charbon thermique est pauvre (87 Mt à côté de 371 Mt de lignite).

Les importations européennes sont donc conséquentes avec 108 Mt en 2016, mais en recul en raison de sa disparition en GB. En termes d'origine, la Russie, la Colombie et les États-Unis fournissent la demande européenne. Les importations de charbon sidérurgique sont proches (Europe 38 Mt, Chine 50 Mt en 2016) et constantes.

Le fer

La Chine dispose de ressources en fer, mais avec une faible teneur du minerai (30-40 %), le marché mondial fournit une meilleure qualité (65%). En 2002, la Chine a importé 111 Mt pour une production d'acier brut de 182 Mt. En 2017, la production était de 831 Mt et les importations d'un milliard de tonnes depuis notamment l'Australie (62%) et le Brésil (20%). La Chine représente ainsi les trois quarts du transport maritime de fer dans le monde. Cela correspond à 48 départs par semaine de capsize de 250 000 tpl d'Australie et 10 valemaxe de 400 000 tpl du Brésil. La production sidérurgique européenne est constante depuis 2002 autour de 160 à 170 Mt après un recul devant

la concurrence internationale. La seule disponibilité massive interne est la production suédoise (22 Mt). L'Europe importe autour de 110 à 105 Mt selon les années depuis des ports de l'espace atlantique (Russie, Canada, Mauritanie, Brésil et Afrique du Sud).

Les besoins sidérurgiques chinois ont été colossaux, mais maintenant le gouvernement freine son industrie et l'exportation massive n'est pas une solution. La production excédentaire a provoqué une invasion mondiale qui a fait lever de nombreuses barrières douanières d'endiguement. L'Europe qui est elle dans la normalité du commerce international ne pouvait admettre la concurrence sur les marchés internes et externes.

La bauxite et l'alumine

Un autre marché vauquien conséquent de minerai est celui de la bauxite. L'Europe a perdu une partie de sa production d'alumine (concurrence internationale) comme d'aluminium (coût énergétique). En revanche, la Chine est devenue un géant avec la moitié de la production d'aluminium primaire. En 2017, les volumes maritimes de bauxite à 96 Mt avaient une part chinoise (71 Mt) en forte augmentation et une forte sollicitation guinéenne via des transbordements sur des capsize face à Kamsara.

Les grains

La Chine comme l'Europe sont autosuffisantes en blé. Dès lors, les importations sont marginales (10 Mt pour la Chine, 5 Mt pour l'Europe, mais aussi 15 Mt de maïs). L'Europe est exportatrice de blé avec 27 Mt pour la campagne 2016-2017. Les deux blocs économiques ont des volumes conséquents liés au soja. La Chine a porté ses importations à 93 Mt de graines de protéagineux. L'Europe importe environ 15 Mt de graines pour la trituration et 20 Mt de tourteaux pour l'alimentation animale.

Les conteneurs

Le bilan portuaire 2017 de la Chine et de l'Europe est sans appel, 237 M d'evp pour l'un, 114 M d'evp pour l'autre. Cela traduit évidemment, la puissance manufacturière chinoise, soit 40 M d'evp pleins à l'export (mais aussi 15 M d'evp à l'import). Cela fait de la Chine la responsable d'un quart du transport mondial de conteneurs. Naturellement, la performance de l'Europe et de son pourtour pèse aussi : 18 M d'evp pleins importés et 16,2 M d'evp exportés.

Les véhicules neufs

L'équipement de la Chine en véhicules neufs va très vite (14 M d'unités en 2010, 25 M en 2017). En Europe, le volume de vente est de 15 M d'unités. Encore une fois, l'Europe est un espace d'échange avec le reste du monde, en 2016, avec 5,5 M d'unités exportées et 2,8 M d'unités

importées. La Chine débute dans le commerce automobile avec quand même 1 M de véhicules importés et 686 000 exportés.

La dimension maritime des deux ensembles

Les flottes

Grossièrement, le commerce international de la Chine est, dans les statistiques nationales, de 4 Mds tonnes en 2017. S'ajouteraient entre 4 et 5 Mds de tonnes de trafic domestique réservés à la flotte nationale. Le trafic international est partagé entre acteurs chinois et internationaux dont les dynamiques armements européens. Ces derniers conservent un leadership incontestable sur le transport maritime mondial. Ainsi, exprimé en tonnes de port en lourd (tpl), le contrôle économique européen est presque trois fois plus important que celui de la Chine et de Hong Kong. En se basant seulement sur les principaux pays européens dans chaque segment, on peut voir la place de l'Europe et l'héritage de ses nations maritimes (Grèce, Allemagne, Danemark, Norvège) face à l'émergence chinoise, même si la croissance est en cours par une double exigence politique et économique.

Comparaison des flottes spécialisées contrôlées (sources ISL)

	Europe	Chine
Vraquiers	248 M tpl	151 M tpl
Pétroliers	177 M tpl	42 M tpl
Méthaniers	31 M tpl	2 M tpl
Cargos	38 M tpl	12 M tpl
Porte-conteneurs	131 M tpl	27 M tpl

Les armateurs

La conteneurisation comporte six méga carriers dont quatre Européens (Maersk, MSC, CMA CGM et Hapag Lloyd) qui représentent 52% de la capacité mondiale. Dans le mouvement récent de fusions / acquisitions, l'Europe du conteneur s'est encore agrandie avec le rachat de APL-NOL par CMA CGM et la fusion d'Hapag Lloyd - UASC. L'emprise européenne est le fruit de l'histoire de la conteneurisation, de la disparition américaine et de la faiblesse asiatique face à la globalisation. Au delà, la domination européenne du shipping est une constante avec le poids des armements grecs dans le pétrole et le vrac, les sociétés allemandes de propriété de navires, les acteurs italiens et scandinaves (pétrole, gaz, chimie, car carrier, ro-ro).

L'Europe maritime est hypertrophiée face au besoin même du continent en termes de transport. Elle représente un apport net à l'économie continentale même si l'on peut toujours discuter de la manière (registres internationaux, accompagnements fiscaux des Etats, recours à l'emploi non européen...). Au final, c'est la vieille et dynamique

industrie maritime qui a profité de la globalisation et des émergences économiques.

Présent dans tous les segments du transport maritime, Cosco est l'acteur dominant chinois. De création plus récente, China Shipping avait montré un dynamisme remarqué notamment dans la conteneurisation. À partir de 2013, les difficultés de Cosco (sur les marchés maritimes et dans la performance boursière) ont fait réagir Pékin qui n'a pas hésité à sacrifier China Shipping dans une absorption en 2016. Le résultat fut de faire grossir sensiblement Cosco dans le conteneur, mais aussi dans les autres secteurs (pétrole, vrac). L'acquisition de l'armement privé et familial de Honk Kong OOCL annoncée en 2017 avec un prêt de 6 Mds\$ de l'Etat chinois donnera cette année encore une stature supplémentaire à Cosco Shipping. De même, on évoque un rachat dans le secteur pétrolier grec pour renforcer la branche dédiée.

Cosco est l'un des conglomérats de la galaxie d'entreprises publiques contrôlées par la SASAC. Le gouvernement a décidé un vaste mouvement de concentration de ces conglomérats, mais en préservant une double nature maritime puisque China Merchant a intégré Sinotrans & CSC, opérateur multisecteurs dont le conteneur et plutôt centré sur la Chine et l'Asie. China Merchants possédait une branche maritime CM Energy Shipping, d'abord avec des pétroliers puis avec des grands minéraliers en accord avec le Brésilien Vale et des méthaniers liés au champ russe de Yamal.

Cosco est le plus grand armement mondial avec un millier de navires, 1/3 de pétroliers, 1/3 de porte-conteneurs, 1/3 de navires vraquiers et cargos conventionnels. Le carnet de commandes tous navires confondus a atteint un milliard de dollars en 2017¹. Pour China Merchant, qui est le deuxième opérateur de tankers derrière Cosco, l'ambition est aussi là. Reste que derrière les deux conglomérats maritimes produits par une économie gigantesque il y a peu de choses, certes d'autres acteurs maritimes, mais pas d'ampleur internationale.

La comparaison avec l'Europe et ses nations maritimes est logiquement défavorable pour la Chine. L'émergence chinoise ne produit que deux géants issus de l'économie d'Etat. D'autres acteurs locaux sont à des intérêts provinciaux publics. Une véritable amplitude demanderait des groupes privés évoluant dans un contexte libéral. Paradoxalement, ce monde-là existe dans la sphère culturelle chinoise, à Hong Kong, Taiwan et Singapour.

¹ La structuration d'autres outils de l'économie maritime est indispensable, le financement et l'assurance maritime. Dans un autre mouvement, il est évoqué la fusion des deux grands conglomérats nationaux de la construction navale (CSSC, CSIC).

La question portuaire

Les terminaux à conteneurs

Les trois géants de la manutention sont trois sociétés extra européennes (HPH, PSA, DPW), le continent n'a plus que deux acteurs avec une dimension élargie, l'Allemand Eurogate et le français Bolloré. L'emprise européenne passe par les engagements des trois grands armements via leur filiale spécialisée (Maersk APM T, MSC TIL, CMA CGM Terminal Link & CMA Terminal). Leurs positions portuaires sont donc très nombreuses.

En Chine, Cosco Shipping possède une filiale portuaire qui vient d'hériter des terminaux de China Shipping. Dans le monde c'est donc une trentaine de ports qui possède des terminaux de Cosco avec notamment des positions stratégiques à Busan, Singapour, au Pirée, maintenant à Zeebrugge et bientôt à Abu Dhabi. La prise de participation majoritaire dans Noatum en Espagne (Valence, Bilbao) accentue l'image de dynamisme de l'armement chinois.

China Merchant Ports Holding (CM Ports) doit être considéré comme une société de contrôle économique et non comme un opérateur direct avec de nombreuses participations en Chine et à Hong Kong. À l'international, China Merchant outre 49% du capital de Terminal Link de CMA CGM depuis 2013, se retrouve dans de plus en plus de ports : Colombo, Djibouti, Tin Can (Nigéria), Lomé, Ambarli (Turquie), Paranagua (Brésil).

Les développements portuaires

Les prises de position portuaires des deux conglomérats relèvent de l'économie : le contrôle des terminaux par un géant du conteneur, l'internationalisation d'un holding maritime. Une autre emprise portuaire chinoise est aussi économique, mais relève plus de la stratégie chinoise connue sous le nom de "Nouvelle route de la Soie", "One Belt One Road initiative". C'est-à-dire une stratégie de fourniture d'infrastructures favorisant l'internationalisation des sociétés chinoises (BTP, industries) cohérente avec les ambitions chinoises de mutation industrielle nationale ("Made in China 2025"). Il s'agit donc d'offrir des partenariats économiques avec des pays naturellement orientés dans le sens des échanges du bloc continental Euro-Asiatique, mais aussi avec les rivages de l'océan Indien. La nouvelle route de la soie est donc un "soft power" économique avec une forte charge géopolitique.

La modernisation portuaire et ferroviaire de bien des pays passe donc par la participation du conglomérat chinois de travaux publics China Communications Construction Company (CCCC). Ses deux filiales sont ainsi actives en Afrique dans l'ensemble des infrastructures (ports, routes, voies ferrées). China Road and Bridge Corporation (CRBC) est à la manœuvre pour le nouveau port de Lamu

au Kenya. China Harbour Engineering Company (CHEC) est active pour le nouveau terminal en cours à Abidjan et dans divers projets (Conakry, Banjul, Kribi, Sao Tome, Dar el Salaam). Non encore débuté, le projet tanzanien d'un grand port à Bagamoyo associe lui China Merchant et le fonds souverain d'Oman. D'autres projets sont forcément plus géopolitiques avec les proximités politiques chinoises : le port ouest Pakistanais de Gwadar (2013), le futur port Sri lankais de Hambatota (avec CHEC et CM Ports en 2017), des nouveaux ports évoqués à Malacca et au Bangladesh.

Perspectives

En termes d'échanges et de dépendance au transport maritime, la situation des deux blocs économiques est naturellement très différente. Les besoins européens traduisent les manques du continent en matières premières, les importations européennes en pondéreux tournant autour d'un milliard de tonnes. La croissance chinoise elle, a besoin de deux milliards de tonnes dont la moitié pour le seul fer. Presque la totalité transite par l'Insulinde et notamment le détroit de Malacca. En parallèle, la dépendance de l'Europe à Suez est mineure et contournable. De toute façon, l'internationalisation des échanges rend dépendant de tous passages maritimes, l'approche géostratégique est une conjoncture souvent éloignée de la réalité courante des acteurs économiques.

Les deux blocs économiques ont une différence notable c'est l'histoire maritime, entre une vieille Europe à la tradition maritime millénaire et un Etat socialiste qui construit tout de presque rien depuis plusieurs décennies. La Chine, comme dans tous les secteurs, peut produire des géants, mais pas à l'équivalent du tissu européen. Dynamisme traditionnel du privé d'un côté, ambition politique de l'autre. L'Europe gagne le match maritime. Le match portuaire semble lui être marqué par la Chine, car les prises de positions sont nombreuses et notamment parce que la modernisation portuaire africaine ou sud asiatique a besoin de la Chine. Il ne faut pas oublier les partenariats européens dans plusieurs projets (Maersk, Bolloré, CMA CGM).

Nouvelle route de la Soie contre "pensée européenne du monde". Les industries maritimes sont en tout cas le témoin de ce double phénomène qui marque l'économie mondiale. Pour la Chine l'ambition politique et économique mondiale est indéniable. Pour l'Europe cela reste l'élan de l'héritage économique sans beaucoup de lecture politique. La prochaine décennie démontrera si cette absence n'est pas préjudiciable.

Paul TOURET