



ISEMAR

Les armements européens : état et évolution

Les armements européens sont en pleine évolution, quelque soit les secteurs d'activités concernés. La concentration du "liner", l'initiative du gigantisme naval mais aussi le développement des lignes régulières nord-sud dont ils sont des acteurs à part entière, les propulsent au premier rang des compagnies conteneurisées. Dans les secteurs spécialisés (produits forestiers, véhicules neufs, transports réfrigérés, etc), leur savoir-faire et leur capacité d'adaptation et d'innovation en font des compétiteurs solides et avertis. Dans le domaine du tramping, ils demeurent à la tête du tiers du tonnage mondial des pétroliers et vraquiers. Pourtant, des perspectives engageant dès aujourd'hui de nouveaux enjeux qu'il faudra réussir à relever face aux compagnies asiatiques. De plus, au sein même de l'Europe, la reconfiguration des capitaux qui contrôlent ces compagnies maritimes modifie durablement la perception de ce qu'est ou peut être "un armateur européen". L'ISEMAR vous propose ici le premier volet d'une synthèse qui se poursuivra le mois prochain par l'analyse des armements français.

Les Européens au sommet de la conteneurisation

Au début de l'année 2007, la capacité mondiale de la flotte conteneurisée des 25 premiers opérateurs est partagée à parts quasi égales entre les armements européens et asiatiques. L'emprise européenne est surtout marquée par le sommet du classement avec quatre armements dans les cinq premiers : le Danois Maersk, l'Italo-suisse MSC, le Français CMA CGM et l'Allemand Hapag Lloyd. Au-delà, dans le top 25 mondial, les armements européens ne sont plus très nombreux ; on y trouve seulement l'autre opérateur allemand spécialiste du Nord – Sud Hambourg Süd et l'Italien Grimaldi / ACL dont ce n'est pas le cœur de métier. Ce leadership européen est le produit de la forte croissance interne et externe des opérateurs européens de ces dernières années. Outre, la course au gigantisme, nos méga-carriers ont, en 2005, acquis trois opérateurs mis en vente par leur propriétaire. Ainsi, P&O Nedlloyd a été dissou dans Maersk, Delmas n'est plus qu'une filiale de CMA CGM, et le rachat de CP Ships par Hapag Lloyd a porté ce dernier plus haut dans le classement mondial.

Capacité des opérateurs européens dans le Top 25 début 2007

Table with 4 columns: rang, armements, cap. flotte en evp, cap. evp VLCS\*. Rows include Maersk, MSC, CMA CGM, Hapag Lloyd, Hambourg Süd, Grimaldi Naples, and a total row.

\* Very Large Container Ship : + 7500 evp, existant et en commande

D'après Alphaliner

Si l'on peut encore imaginer une fusion entre les deux opérateurs allemands et des achats de quelques armements de niches, désormais, pour les méga

carriers, la concentration passera par des acquisitions d'opérateurs asiatiques encore largement dispersés.

A l'exception de Hapag Lloyd dont les intentions de la maison mère (le holding de tourisme TUI) sont encore incertaines, tous les autres opérateurs européens sont des armements familiaux qui portent la marque de leur propriétaire (MM. Moller, Saadé, Aponte, Grimaldi). Ce modèle à l'inverse est moins marqué en Asie (à l'exception de Hong Kong et de Taiwan). Par ailleurs, du point de vue du marché, les groupes européens sont plus globaux avec des stratégies de développement à la fois Est – Ouest et Nord – Sud. A l'inverse, l'intra-asiatique est sans doute, au-delà du marché chinois, l'enjeu de développement de ces prochaines années. Déjà, CMA CGM initie le mouvement en se lançant dans l'acquisition de Chen Lie Navigation de Taiwan (61° opérateur mondial).

Capacité evp contrôlée par les intérêts européens début 2005

Table with 4 columns: rang, pays, cap. en evp, navires. Rows include Allemagne, Danemark, Suisse, Grèce, Grande-Bretagne, France, Pays-Bas.

D'après Shipping statistics yearbook, ISL, Brême, 2006

L'emprise européenne sur la conteneurisation maritime<sup>1</sup> passe aussi par la maîtrise des flottes qu'utilisent les armateurs. Les intérêts européens contrôlent 62% de la capacité mondiale exprimée en evp et 54% exprimés en navires. Cette puissance européenne doit pour

<sup>1</sup> Il n'en va pas de même pour la conteneurisation portuaire où les sociétés asiatiques de Hong Kong, Singapour et Dubaï dominent.

beaucoup à l'Allemagne qui contrôle à elle seule un tiers de la capacité mondiale. Ce pays, par tradition et de choix politique fiscale, a permis de développer une industrie de référence. Parmi les quinze premiers armements frêteurs mondiaux, treize sont européens dont dix sociétés de commandites allemandes aux côtés de deux sociétés grecques et d'une britannique.

Capacité des armements frêteurs européens, juin 2006

rg	armements	evp	rg	armements	evp
1	NBS Niederelbe (All)	353 554	7	NVA ND (All)	121 195
2	ER Shiffahrt (All)	291 778	8	Rickmers (All)	117 135
3	Red. C-P Offen (All)	236 887	9	Danaos (Gr)	106 535
4	Costamare (Gr)	192 151	12	F. Laeisz (All)	76 378
5	Peter Dohle (All)	174 584	13	Gebas (All)	73 825
6	Zodiac Maritime (GB)	163 896	14	Leonhardt (All)	71 608

D'après Clarkson Research

### Les marchés de spécialités

Certaines marchandises diverses sont des niches de spécialités où la consolidation s'organise au fil des années autour de groupes réduits d'opérateurs. Ces marchés qui relèvent de flux industriels intégrés demandent l'organisation de lignes régulières d'approvisionnement avec des flottes dédiées et donc non polyvalentes alors même que la concurrence de la conteneurisation s'affirme. Les opérateurs ont pour partenaires des chargeurs eux-mêmes en voie de concentration et de globalisation. Le marché dépend d'une clientèle étroite ce qui implique un strict ajustement de la flotte aux besoins de la demande. Si les opérateurs européens sont souvent bien représentés, il ne faut pas oublier la segmentation géographique du marché qui veut que Européens et Asiatiques servent essentiellement leur propre marché. Le nouveau défi pour les uns et les autres est de répondre à la globalisation des échanges et à la desserte des nouveaux marchés des pays émergents.

Ainsi, pour les produits forestiers (bois, pâte, papier) une poignée d'opérateurs scandinaves (Gearbulk, Star Shipping, Saga Forest, B&N Nordsjöfrakt AB, Clipper, Gorthon) dominent le marché du transport océanique. De même pour le transport reefer, quelques armements européens représentent une grande partie du secteur, les Norvégiens Star Reefers et Green Reefers, le Danois LauritzenCool (allié à NYK), le Néerlandais Seatrade. Dernier exemple avec les trafics de véhicules neufs où face aux opérateurs japonais, trois groupes continentaux sont présents (WWL, Hoegh et Grimaldi) avec un quart de la capacité mondiale des car-carriers. Le positionnement est moins bon mais il est à l'image de celui de l'Europe automobile qui représente un quart de la production mondiale.

Capacité des car carriers contrôlée par les Européens début 2006

rang	armements	cap. en nav	cap. en véh.
4	WWL	11,3%	13%
5	Hoegh	6,6%	7,3%
6	Grimaldi Naples	6,4%	5,3%

Nota : WWL possède 50% de Eukor (Corée du sud) n°2 mondial.

D'après NYK

### Le marché intérieur du conteneur et du roulier

Naturellement, le transport maritime intra continental est l'affaire des armements européens. Comme les autres secteurs maritimes, on note une concentration du marché autour de quelques grands opérateurs. Ce phénomène répond à une certaine maturité du marché, qu'il soit roulier ou feeder : les chargeurs demandent des processus logistiques plus "industriels" dans un contexte de marché positif<sup>2</sup>. Pour se développer, les opérateurs sortent de leurs zones traditionnelles (Baltique, Mer du Nord, Méditerranée) pour organiser de véritables réseaux transeuropéens. Cette organisation du marché est un élément très positif dans le cadre du développement du short sea shipping tant désiré par les autorités publiques de tous niveaux.

Le roulier a vu ces dernières années plusieurs rachats témoignant du renforcement de quelques opérateurs de référence<sup>3</sup>. Ces achats relèvent de la consolidation de certains sous marchés européens : ce fut le cas quand Dartline a été acquis par Cobelfret en Mer du Nord ou lorsque Tallink a repris Sijla et Superfastferries en Baltique. D'autres armements organisent leurs réseaux à l'exemple du Suédois Stena et du Danois DFDS. C'est aussi dans cette optique de croissance que Norfolkline (Maersk) a acheté Norse Merchant Ferries en Mer d'Irlande et que Grimaldi Naples est en cours d'acquisition majoritaire du capital de Finnlines (Finlande). Les choses devraient encore évoluer puisque le destin de quelques compagnies actives sur le fret et les passagers telles Scandlines, Comanav ou P&O est encore incertain à divers titres.

Classement des opérateurs de feeder indépendants selon leur capacité en evp, début 2007

rang	groupes	acquisitions récentes
1	UniFeeder (Dk)	
2	Delfris (Belgique)	Team Line, Portlink
3	Emskip (Islande)	Kursiu Linija
4	Samskip (Islande)	Geest North Sea, Seawheel, Teco
5	Uniteed Feeder (Chy)	
6	ICG (Irlande)	
7	DFDS (Dk)	Lys Line, Norfolkline container line

D'après Alphaliner

Le feedering est lui aussi entré dans une phase de concentration à l'initiative d'armements relativement modestes mais qui commencent à affirmer une alternative qui intéresse le marché. En effet, ces réseaux intra européens offrent une concurrence aux feeders plus ou moins dédiés des grands opérateurs océaniques. Là encore, cette rationalisation et l'organisation de l'offre maritime sont un élément positif pour le développement d'une conteneurisation intra-européenne (par exemple sur la base du conteneur 45' *pallet wide*)

<sup>2</sup> Dans toute l'Europe, la croissance du transport routier tire vers le haut le fret roulier à l'inverse du secteur des passagers très affecté par la concurrence du low cost aérien.

<sup>3</sup> Le short sea conventionnel comporte aussi quelques acteurs spécialisés tels Wagenbord (PB), Wislon (Nor), Intersea (PB), Pohl Shipping (All)...

## La reconfiguration régionale des intérêts européens dans le tramping

Les intérêts européens (Union européenne à 25, Norvège et Suisse) contrôlent toujours une large part des vraquiers et tankers en service dans le monde, soit plus du tiers du tonnage mondial en 2005 (41% des pétroliers, 36% des chimiquiers, 35% des vraquiers et 25% des gaziers armés sur la planète). Deux pays en particulier dominent le paysage du *tramping* européen, la Grèce et la Norvège, suivis par l'Allemagne, le Royaume-Uni et l'Italie.

Les principales nationalités européennes des intérêts contrôlant la flotte armée au tramping

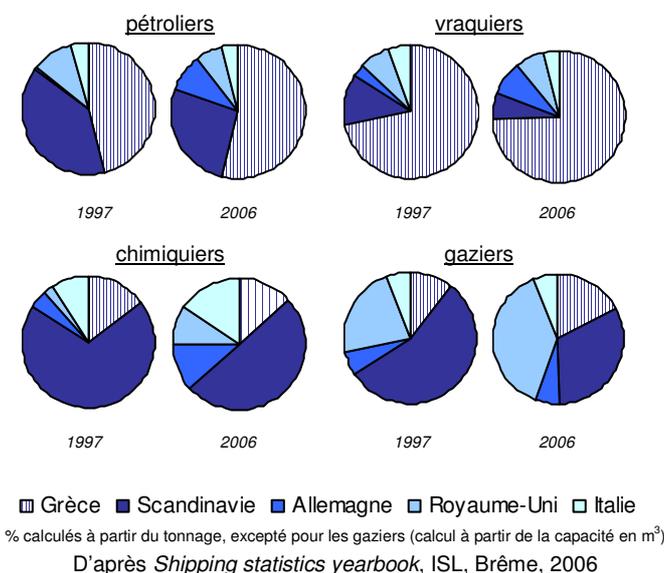
(en millions de tpl, exceptés gaziers en millions m<sup>3</sup>)

	pétroliers	chimiquiers	vraquiers	gaziers
Grèce	68 788	350	76 312	1 295
Norvège	23 699	1 091	5 446	1 899
Allemagne	11 312	304	8 184	473
Royaume-Uni	7 942	256	7 849	2 852
Italie	5 331	413	3 678	479
total	117 072	2 414	101 469	6 998
% monde 2005	35%	28.5%	33%	20.1%
% monde 1997	34%	36.8%	27.8%	28.4%

D'après *Shipping statistics yearbook*, ISL, Brème, 2006

En terme de dynamique sur les dix dernières années, on observe un net renforcement des intérêts grecs dans le pétrole (tonnage : +41%), une véritable percée sur le gaz (tonnage : +80%) en même temps qu'un maintien solide sur le secteur vraquier où les Grecs contrôlent les 3/4 de la flotte européenne. Le recours au marché boursier a particulièrement favorisé les achats de navires et la croissance des armements grecs. Au contraire, les intérêts scandinaves (Norvège, Suède et Danemark) contrôlent de moins en moins de tonnage au tramping : de 1997 à 2006, on relève -35% de capacité gazière, -19% de tonnage pétrolier, -18% de tonnage vraquier et -42% de tonnage chimiquier. Dans une phase de concentration des acteurs, les très réputées compagnies maritimes scandinaves ont été la proie d'armements asiatiques ou américains en pleine expansion.

Evolution de la flotte contrôlée pour un panel de pays européens entre 1997 et 2006



Nouvelle étoile montante du tramping en Europe, l'Allemagne s'affirme sur les marchés vraquiers et chimiquiers avec un tonnage contrôlé qui a triplé depuis une dizaine d'années, mais aussi dans le secteur pétrolier avec un tonnage multiplié par dix depuis 1997. On peut y voir la capacité des fonds de placement allemands à drainer l'épargne vers les milieux d'affaires maritimes. Pour sa part, le Royaume-Uni est marqué par une inversion de tendance, la flotte pétrolière contrôlée est en baisse mais le phénomène est contrebalancé par un intérêt croissant pour les navires chimiquiers, gaziers et vraquiers. Enfin, les intérêts italiens s'orientent davantage vers les secteurs de la chimie et du gaz et délaissent les secteurs plus traditionnels du pétrole et du vrac sec.

## Les grands armements européens du secteur

Entre 1999 et 2006, les 50 principaux armateurs pétroliers mondiaux ont renforcé leur position sur le marché : ils contrôlent aujourd'hui 58% du tonnage pétrolier, contre 51% en 1999. Dans ce top 50, la position des armements européens s'est détériorée très légèrement puisqu'ils représentaient 47.5% de ce classement en 1999 pour 45.5% en 2006. Dans le secteur vraquier, le marché maritime se consolide aussi, les 50 premiers armements mondiaux contrôlant désormais 44% de la flotte contre à peine 42% en 1999, et le rôle des armements européens s'améliore : ils constituaient 28,5% du top 50 en 1999 pour 29.2% aujourd'hui.

De la sorte, malgré les reconfigurations des intérêts financiers dans le contrôle des flottes européennes, celles-ci conservent toujours un bon leadership aux côtés des compagnies asiatiques. Parmi les plus importantes compagnies contrôlées par des européens, on peut souligner la présence dans le secteur pétrolier de : Fredriksen group (Suède-Bermudes), le plus grand armateur pétrolier au monde, est propriétaire et affréteur de VLCC et de Suezmax. Zodiac Maritime Agencies (GB), compagnie de *shipmanagement*, gère aussi bien des pétroliers, des chimiquiers, des gaziers que des vraquiers et des porte-conteneurs. Euronav (Belgique-Luxembourg), ancienne division pétrolière du groupe belge CMB, possède la quatrième plus importante flotte de VLCC et Suezmax au monde. Maersk Tankers, filiale du groupe AP Moller affine sa présence dans le gaz et les transporteurs de produits chimiques et raffinés. Les grecs sont représentés par des compagnies assez souvent cotées en bourse à New-York : Angelicoussis et Gulf Marine sur les segments des VLCC et Suezmax, Dynacom, Thenamaris, GenMar et Tsakos sur les segments Aframax, Suezmax et VLCC. Dans le domaine vraquier, les compagnies maritimes grecques sont en force : Angelicoussis, Entreprises Shipping, Marmaras Navigation, Cardiff Marine, Golden Union, Polembros, Carras Hellas, etc, affichent de deux à quatre millions de tpl en flotte. Ces compagnies côtoient Zodiac Maritime Agencies (GB), l'armement norvégien KG

Jebsen, mais aussi Louis Dreyfus Armateur (France), Polish Steamship (Pologne), la CMB (Belgique), Egon Oldendorff (Allemagne) ou encore Elcano (Espagne).

Les principaux armements européens de pétroliers et de vraquiers  
(liste non exhaustive, S : vrac sec, L : vrac liquide)

		S	L			S	L
Dk	Torm		X	All	Schulte group	X	X
Dk	Norden	X	X	All	E. Oldendorff	X	X
Dk	Lauritzen	X	X	All	Orion bulkers	X	
Dk	Maersk tankers		X	All	Ernst Jacob		X
Sue	Fredriksen group	X	X	All	Ahrenkiel group		X
Sue	Broström		X	All	Chemikalien		X
Sue	Stena bulk-Concordia		X	All	Aug. Bolten	X	
Nor	Viken		X	All	Gaschem		X
Nor	Western bulk	X		All	Essberger-Broere		X
Nor	Eitzen group	X	X	All	Peter Doehle	X	
Nor	KG Jebsen	X	X	All	Vogemann	X	
Nor	Torvald Klaveness	X		All	Sloman Neptun		X
Nor	Stolt Nielsen		X	All	Poseidon Schifffahrt	X	X
Nor	Odfjell		X	All	ASP shpmgmt	X	X
Nor	Jo tankers		X	Gr	GenMar		X
Nor	Knutsen		X	Gr	Thenamaris		X
Nor	Hoegh		X	Gr	Angelicoussis (1)	X	X
Nor	Grieg-Star shipping	X		Gr	Dynacom		X
Nor	Spar shipping	X		Gr	Tsakos		X
GB	Zodiac Maritime Ag.	X	X	Gr	Polembros	X	X
GB	Graig group	X		Gr	Gulf Marine		X
GB	Nordbulk	X		Gr	Eastern Med. Mar.		X
Ita	Coeclerici Ceres	X		Gr	Minerva Marine		X
Ita	Premuda	X	X	Gr	Centrofin Mgmt		X
Ita	D'Amico Nav.	X	X	Gr	Enterprises shipping	X	
Ita	Bottiglieri	X	X	Gr	Marmaras Nav.	X	
Ita	Fratelli d'Amato	X	X	Gr	Golden Union	X	
Ita	Nav. Montanari		X	Gr	Carras Hellas	X	
Bel	Euronav		X	Gr	Hellespont		X
Bel	CMB	X		Gr	Aeolos		X
Esp	Elcano	X	X	Gr	Eletson		X

Fr	Louis Dreyfus Armt	X		Fr	Navale française (2)		X
Fr	Setaf Saget	X		Fr	Fouquet Sacop (2)		X
Fr	Socatra		X	Fr	Green Tankers		X
Fr	Petromarine		X	Fr	Broström SAS		X

Source : compilation ISEMAR

(1) Anangel + Kristen navigation, (2) filiales de Eitzen Group (nor)

## Le renouvellement de l'armement au tramping

Les armements pétroliers et vraquiers européens suivent deux tendances. D'une part, ils sont engagés dans des processus de consolidation qui se traduisent par des opérations de fusions et acquisitions, d'autre part, ils se tournent vers le marché boursier et ouvrent leur capital aux investisseurs privés afin d'assurer leur croissance.

En Scandinavie, les rachats ont été nombreux. Les grandes compagnies pétrolières Bona shipholding (Nor), Navion (Nor) et Ugland Nordic (Nor) ont été reprises par l'armement Teekay Shipping (Canada) tandis que le groupe suédois Frontline (Fredriksen group) reprenait les armements pétroliers ICB Shipping (Sue) et NT Argonaut (Sue). Dans le même temps, la compagnie de tankers, gaziers et vraquiers Bergesen (Nor) a fait l'objet d'une OPA inamicale et réussie du groupe singapourien World Wide Shipping. Le Norvégien Eitzen a pour sa part pris le contrôle de Navale française (Fr), Fouquet Sacop (Fr) et Mosvold (Nor). En Allemagne, la division maritime du

sidérurgiste ThyssenKrupp a été revendue à un investisseur américain (armement General Ore, groupe Neu). Enfin, Associated Bulk Carriers, la branche « vracs secs » de P&O, a été revendue à des intérêts israéliens avant d'être placée en gestion à Zodiac Maritime agencies.

L'entrée en bourse des compagnies maritimes s'est accélérée depuis 2003. Si les Scandinaves utilisent la bourse d'Oslo, les Grecs s'orientent massivement vers la bourse de New-York. Le mouvement est d'ailleurs assez récent. Les enfants des grandes familles d'armateurs grecs ont fait leurs études dans les universités américaines où ils y ont appris la finance. Ce sont eux qui, aujourd'hui imprégnés de la culture américaine, gèrent les introductions en bourse et montent les équipes mixtes d'Américains et de Grecs qui sont à la tête des armements.

Pétrolier de l'armement norvégien Viken



Crédit photographique : ISEMAR

Cela nous amène à nous poser la question de l'identité des armements au tramping. Comment définir les groupes armatoriaux dont le capital est ouvert en bourse aux Etats-Unis comme les grecs Minerva Inc. ou General Maritime ? Comment classer les compagnies américaines ou anglaises fondées par des Scandinaves dans les années 1970 et dont la culture, les équipes dirigeantes et la stratégie sont encore fortement liées au Danemark ou à la Norvège telles Nordbulk en Angleterre ou Teekay Shipping au Canada ? Comment appréhender des compagnies nées et développées en Europe avant d'être introduites en bourse et totalement délocalisées dans un paradis fiscal à l'instar de Fredriksen group ? Dans quelle catégorie ranger les compagnies européennes rachetées par des intérêts asiatiques comme Bergesen ? Comment enfin, juger les compagnies étrangères dont le tonnage en service appartient en réalité à des fonds de placement européens, et allemands en particulier ? Autant de questions qui montrent que le monde de l'armement ne se laisse pas facilement enfermer et qu'il demeure profondément basé sur les mouvements, les échanges, qu'ils soient de capitaux, de personnes ou d'idées.

Romuald Lacoste, Paul Tourret