



Qui possède les industries maritimes mondiales ?

La crise sanitaire, la guerre en Ukraine, les nouvelles routes de la soie, le développement portuaire comme les fusions & acquisitions sont souvent l'occasion de se poser la question des agissements des acteurs économiques et des Etats. La part de l'Europe, la montée en puissance de la Chine, les éventuels autres participants aux marchés interrogent sur la maîtrise de l'une des plus grandes activités économiques du monde globalisé qu'est le maritime. Qui possède donc l'industrie maritime à notre époque ? Avant de répondre à cette question, il est nécessaire de dresser un tableau des autres grandes activités économiques dans un monde qui a profondément changé depuis l'an 2000. Puis de s'interroger sur les différentes branches du maritime : construction navale transports sectoriels, manutention portuaire. L'Europe représente un dixième de la démographie mondiale et un cinquième de l'économie. Que reste-t-il de sa puissance maritime ? Est-elle à la hauteur de son importance économique mondiale ?

Qui possède les grandes industries et services ?

En termes de ressources, la géographie des réserves pétrolières a fait naître des grandes compagnies nationales (Russie Arabie Saoudite, Koweït, Iran, EAU, Mexique, Brésil...). Si l'on considère l'industrie pétrolière, il y a surtout les majors occidentales, américaines (Chevron, Exxon Mobil, Valero...) et européennes (Total, Shell, BP, ENI) impliquées dans l'extraction (pétrole et gaz aussi) et le raffinage. La Chine est aussi devenue un acteur pétrolier majeur avec deux conglomérats d'État, Sinopec et PetroChina. Il faut ajouter à la dimension européenne du pétrole, les sociétés de trading basées en Suisse (Vitol, Mercuria, Glencore, Genvor, Trafigura) et parmi les plus grands stockeurs, Oil Tanking (Allemagne) et Vopak (PB). L'extraction minière a fait naître des géants présents partout dans le monde. Les plus importants sont les deux grands groupes australiens BHP et Rio Tinto, le Brésilien Vale, le Britannique AngloAmerican. Si la société de négoce suisse Glencore s'est élevée au cinquième rang, dans cette activité l'Europe est quasi absente. Il en va de même pour la sidérurgie avec des leaders chinois, japonais et coréens et les deux groupes familiaux indiens, Arcelor Mittal et Tata. Les richesses du sol exploitées par l'agriculture sont par essence atomisées, mais l'agrobusiness est lui dominé par des grandes sociétés de négoce avec trois américaines (Archer Daniels Midland, Bunge, Cargill), une européenne (Louis Dreyfus) et maintenant une chinoise (Cofco).

Pour les grands secteurs de l'industrie mécanique évoluant à une échelle internationale, on constate déjà le maintien des États-Unis. Ils représentent encore 17% de la production des véhicules et sont présents aux 7^e et 8^e rang mondial avec Ford et GM ainsi que le nouveau venu Tesla. L'Europe construit 20% des véhicules et possède des groupes phares (VW, Renault, Fiat/PSA, BMW), mais c'est bien l'Asie qui fabrique le plus de voitures avec le poids des constructeurs japonais (Toyota, Nissan, Honda, Suzuki) et coréens (Hyundai-Kia). La Chine s'affirme avec la plus grosse production mondiale et la croissance de ses marques (SAIC Motors, FAW, Dong Feng...). L'automobile représente une "vieille industrie" qui doit se réinventer avec l'électrique et l'intégration des nouvelles technologies. Sur ce dernier point, inutile de dire que l'Europe est à la peine. L'industrie des logiciels est américaine et la production des matériels informatiques et technologiques est en Asie.

Enfin, pour prendre une autre activité de transport qu'est l'aviation, si l'on considère la production d'avions, le marché est en duopole avec l'américain Boeing et l'européen Airbus, laissant peu à Embraer (Brésil) et Bombardier (Canada). Si l'on considère les compagnies aériennes, établir un classement en passagers est un peu complexe car les marchés intérieurs sont souvent plus importants que les marchés internationaux. En termes de chiffres d'affaires, le classement mondial est dominé par les acteurs historiques américains et européens, suivent les compagnies chinoises et japonaises et plus loin les nouveaux acteurs dynamiques du Moyen-Orient et de Turquie.

Si on considère l'Europe, on voit bien des failles liées à différentes raisons. Elle est faible dans les mines, le négoce agricole, la sidérurgie et les nouvelles technologies. Elle est puissante dans le pétrole (production, industrie, négoce), conserve sa place dans l'automobile et surtout dans l'aéronautique (industrie, transport). On pourrait ajouter encore la force européenne dans l'électromécanique, la chimie, l'agro-alimentaire. Dans certains secteurs clés, la montée en puissance de l'Asie insiste sur la constitution de géants européens avec des mécanos entre actionnaires parfois à forte dose d'influences politiques (le "mythe Airbus"). Avec ce bref panorama, on peut se demander qui domine les différentes branches des industries maritimes et où en est l'Europe, le continent qui a réalisé la conquête du monde politique et économique avant de céder le pas devant la puissance américaine et de s'inscrire maintenant dans un environnement multilatéral et complexe.

La construction des navires

Le premier secteur maritime à considérer est industriel avec la construction navale. Dans l'histoire, la construction de navires modernes est d'abord européenne puis américaine et japonaise. Cette dernière s'est affirmée dans les années soixante quand les armateurs ont cherché des navires performants et économiques. Le modèle de la construction navale japonaise s'est trouvé copié par la Corée qui a fini par prendre le leadership avant d'elle-même être rattrapée puis doublée par la Chine dans la dernière décennie. La flotte mondiale de navires de transport, de services et même les plates-formes offshores sortent presque toutes de sites de construction d'Asie.

Quant à l'Europe, c'est un véritable effondrement. Désengagée dans les années quatre-vingt des segments des navires de charges, il restait encore il y a 20 ans les ferries et méthaniers. Il ne reste que le secteur clé des navires de croisière qui sont presque tous fabriqués par des constructeurs européens (Fincantieri, Meyer, Chantiers de l'Atlantique). De 2018 à 2022, cela a rapporté 41 Mds € à l'économie européenne (30 Mds € provenant des compagnies américaines)¹.

C'est cette performance qui fait, qu'en comparaison, en 2019, le carnet de commandes des chantiers européens était de 80 Mds \$ contre autour de 60 Mds \$ pour la Chine comme pour la Corée et 20 Mds \$ pour le Japon (source Sea Europe). De fait, l'Asie profite de l'équipement naval en flotte de commerce des compagnies européennes. Néanmoins, la construction dépend d'équipementiers et là, les Européens sont en position favorable. Pour les moteurs, les principaux constructeurs (y compris sous licence en Asie), le Finlandais Wärtsilä, les Allemands MAN (Volkswagen) et MAK (Caterpillar, USA) dominent le marché. Dans, le secteur des méthaniers, le Français GTT fournit quasiment toutes les membranes des cuves de navires, laissant une fraction au Norvégien Moss.

Le transport maritime, un partage euro-asiatique

Les pavillons à l'arrière des navires sont la marque des registres d'immatriculation des navires, mais leur géographie n'est que le témoignage de l'offshorisation du transport maritime. Les armateurs recherchent pour des raisons sociales et fiscales l'optimisation de leur management. La géographie des registres témoigne du besoin des pays et territoires de trouver des ressources dans l'immatriculation et la domiciliation des services liés.

Pour comprendre qui possède le transport maritime, il faut se tourner vers le contrôle économique. Chaque pays a son histoire maritime et ses caractères économiques. L'initiative privée s'incarne le plus souvent dans des familles d'armateurs ou des conglomérats parfois plus

larges que le maritime. Le contrôle public a disparu des pays occidentaux, il s'incarne dans les sociétés des producteurs d'hydrocarbures et les pays socialistes (Chine, Vietnam).

L'Europe représente 37% de la flotte mondiale mais c'est un archipel d'armements. Il y a les grands groupes français (CMA CGM), italiens (MSC, Grimaldi), danois (Maersk, DFDS, Lauritzen, Norden) et suédois (Stena, Wallenius). Mais aussi les nombreux armements des territoires à forte tradition maritime que sont Athènes, Hambourg et Oslo. La force du maritime européen se trouve justement dans cette spécialisation économique qui fait toujours vivre les grandes cités maritimes. À cela, il faut ajouter des territoires de l'offshorisation européenne, Malte, Chypre, Jersey, Gibraltar, Man. Ce sont des lieux où s'exercent les formes d'externalisation du transport maritime avec la gestion des navires (*ship management*) et des navigants (*crew management*). Enfin, il ne faut pas oublier Londres, si le shipping britannique a décliné, les bords de la Tamise ont leur importance pour l'assurance et le droit.

L'Extrême-Orient maritime représente légèrement plus que l'Europe en raison de la croissance chinoise. La Chine est devenue, en 2019, la deuxième nation maritime au monde avec la place de ses deux grands conglomérats d'État, Cosco et China Merchants ainsi que de nombreuses compagnies locales. Le Japon possède trois grandes entreprises maritimes (NYK, MOL, K Lines), elles-mêmes dans la mouvance des keiretsu qui font l'économie de l'archipel. La Corée et Taiwan ont aussi leurs grands transporteurs maritimes alors que Hong Kong et Singapour sont des plates formes du capitalisme maritime en Asie orientale, la première comme interface de la Chine avec l'économie libérale, la seconde comme lieu de rencontre entre intérêts européens et asiatiques. Si l'on devait comparer le monde maritime asiatique avec celui de l'Europe, on dirait qu'il est plus domestique et moins tourné vers les marchés tiers. Les Européens sont plus "globaux" et profitent de tous les marchés mondiaux.

Répartition de la flotte mondiale par zone

	Europe	Ext.-Orient	Autres
Total	37%	40%	23%
Pétroliers	42%	26%	32%
GNL GPL	33%	36%	31%
Vraquiers	32%	53%	15%
Porte-cont.	54%	36%	10%

Europe : UE, GB, Norvège, Suisse ; Extrême-Orient : Chine, Japon, Corée, Taiwan, HK, Singapour. Source ISL Yearbook

Dès lors que reste-t-il au reste du monde ? Les pays tiers ne sont finalement pas nombreux. Les États-Unis ont disparu du paysage à la fin des années quatre-vingt-dix².

¹ Pour un paquebot construit à Saint-Nazaire seuls 5% proviennent de fournitures hors Europe.

² La croisière est dominée par trois groupes américains, Carnival Corp., RCG et NCLH qui possèdent à eux trois 72% de la capacité mondiale.

L'Europe est représentée par MSC Croisiers et quelques opérateurs spécialisés comme le français Ponant, le Britannique Virgin et le Suisse Viking.

Le Canada ou l’Australie ne comptent pas. L’Inde a bien un groupe public (à privatiser) et la Turquie quelques entreprises privées. Le Brésil existe par ses deux grandes entreprises, Vale pour les minerais et Petrobras pour le pétrole. En fait, ce sont surtout par les hydrocarbures qu’existent des groupes maritimes, en Russie, en Arabie Saoudite, au Qatar, à Oman, aux EAU et en Malaisie.

Si l’on considère par grandes familles d’activités sectorielles, l’Europe domine le secteur pétrolier avec la force des groupes familiaux grecs et norvégiens et des positions internationales alors que l’Extrême-Orient est essentiellement sur les approvisionnements depuis le Moyen-Orient. La part des pays tiers est naturellement forte. Pour le gaz, il y a les flottes malaisiennes et qataries. Gros consommateur, le Japon nourrit la part extrême-orientale alors que les Européens, encore une fois Grecs et Norvégiens, sont encore très présents. Pour les vraquiers, l’industrie et la production électrique aspirent vers l’Asie, fer et charbon, expliquant que la moitié de la flotte vraquière soit contrôlée depuis le Pacifique oriental. Là encore, la présence européenne est bien supérieure à la part du Vieux continent dans la consommation mondiale de minerais.

Les conteneurs, leadership européen

Là où l’hypertrophie du maritime européen est la plus manifeste est la conteneurisation. La moitié de la capacité de la flotte mondiale de porte-conteneurs est sous le contrôle d’intérêts européens, c’est-à-dire les armateurs opérateurs et les armateurs propriétaires frêteurs allemands et grecs. Il s’agit là du contrôle de la flotte et non celle des services de transport. Pour cela, l’histoire de conteneurisation n’est pas linéaire.

La conteneurisation est une invention américaine des années cinquante. Dans les années soixante-dix, de nombreuses compagnies européennes et japonaises prennent le virage du conteneur. La décennie suivante est le début des délocalisations en Asie. Les transporteurs d’Extrême-Orient prennent le leadership, incarné par la place de numéro 1 du Taiwanais Evergreen. Si les vieilles maisons européennes déclinent, trois groupes prennent littéralement la tête de la conteneurisation mondiale au tournant des siècles, le danois Maersk, l’Italo-Suisse MSC et le français CMA CGM. Ces groupes maîtrisent parfaitement la globalisation économique qui se met en place. La conteneurisation relie tous les points du globe et les groupes européens profitent, par rapport à leur concurrent asiatique, d’un “savoir-faire international”.

La consolidation de la conteneurisation est l’une des plus importantes de l’industrie maritime. Une première vague de fusions/ acquisitions a eu lieu entre 1995 et 2006. La seconde, en 2016-2017, a réduit les acteurs majeurs à un chiffre très réduit. Ainsi, il reste quatre Européens (MSC, Maersk, CMA CGM, Hapag Lloyd) traduisant quatre traditions maritimes, italienne, scandinave, française et

allemande. En Asie, il reste qu’un acteur en Chine avec Cosco, le regroupement japonais de ONE, le plus important des Coréens HMM et encore trois Taiwanais (Evergreen, Yang Ming, When Hai). On notera toujours la présence de l’Israélien ZIM et du Singapourien PIL.

Classement des armateurs (capacité M evp, mars 2023)

1	MSC	4,8	6	Evergreen	1,7
2	Maersk	4,2	7	ONE	1,5
3	CMA CGM	3,4	7	HMM	0,8
4	Cosco	2,9	8	Yang Ming	0,7
5	Hapag Lloyd	1,8	9	ZIM	0,6

Source Alphaliner

Tirée par la croissance de CMA CGM et de MSC, la part des Européens dans la conteneurisation est de 54%. Grossièrement, un conteneur sur deux dans le monde est sans doute traité par les groupes européens. En termes de trafics, l’Europe n’est concernée que par un quart du marché mondial des conteneurs.

Le forwarding, l’intérêt du croisement d’intérêts

Une partie des échanges conteneurisés est contrôlée par les grands transitaires internationaux (forwarders). Le plus important est le groupe suisse Kühne + Nagel. Son principal actionnaire est l’Allemand Michael Kühne qui possède aussi 30% d’Hapag Lloyd et 17,5% de la Lufthansa. CMA CGM est présent dans le secteur au travers de Ceva (depuis 2019) et maintenant dans l’aérien au travers de CMA CGM Air Cargo et de 9% du capital d’Air France. MSC n’est pas absent de la logistique et de l’aérien. Le groupe a une entité MedLog et doit faire fructifier son rachat de Bolloré Africa Logistic tout en créant sa compagnie aérienne.

Le champ européen du forwarding comprend encore le Danois DSV, les Allemands de DHL, DB Schenker, Helleman et Fr. Meyer’s Sohn, les Français Geodis et Bolloré Logistics. DB Schenker est mis en vente par les chemins de fer allemands laissant la place à la spéculation de l’acheteur futur. Régulièrement, Geodis dans le giron de la SNCF fait l’objet de rumeur similaire. CMA CGM a été cité directement pour Bolloré Logistics. D’une manière ou d’une autre, le secteur de la logistique et du maritime se rapproche en Europe. Par ailleurs, le reste du monde a naturellement ses acteurs. Les Américains DHL, Expeditors, C.H. Robinson, Kerry Logistics, le Japonais Nippon Express, le Chinois Sinotrans, le Coréen Pantos.

Les ports et la manutention

Les ports, au sens de l’autorité portuaire gérante des infrastructures, ne sont pas un objet économique dans la mesure où ils sont généralement sous la tutelle d’une autorité publique nationale ou locale. Les rares cas de ports privés se situent en GB et le cas très spécifique du port du Pirée détenu par Cosco. La question du contrôle

économique se pose pour les terminaux et notamment les terminaux à conteneurs.

Les sociétés de manutention sont de deux ordres. Une partie est détenue par les armateurs : Maersk / APM Terminals, MSC / TIL et Bolloré Africa Logistics, CMA CGM / Terminal Link et CMA Terminals, Cosco Ports ainsi que les actifs des autres compagnies (Hapag Lloyd, NYK, Evergreen...). L'autre bloc est composé des *pur players* de la manutention. Le premier d'entre eux est PSA International détenu par le gouvernement de Singapour.

Les autres acteurs internationaux sont les sociétés privées de Hong Kong HPH Ports et des Philippines ICTSI. DPW est lui propriété de l'Émirat de Dubaï. L'émirat voisin semble suivre le modèle puisque le groupe AD Ports d'Abu Dhabi, après avoir développé son port domestique, commence son internationalisation (Espagne, Soudan, Égypte). Pour le reste, il faut compter avec le groupe allemand public privé Eurogate et Yilport Holding de l'homme d'affaires turc R. Yildirim (co propriétaire de CMA CGM). Le groupe américain SSA Marine prend lui de l'ampleur avec des positions (souvent mineures) sur tous les continents.

Il faut ajouter naturellement CM Ports de China Merchants qui multiplie les actifs et qui est co-actionnaire pour moitié de Terminal Link de CMA CGM. Enfin, SIPG de Shanghai a pris sa première position internationale en Israël. C'est souvent au travers des actifs de Cosco Ports et CM Ports agglomérés aux Nouvelles routes de la Soie que se développe la vision (anxiogène pour beaucoup) de l'emprise maritime croissante de la Chine.

Classement des opérateurs de terminaux (M evp, 2022)

1	PSA	63,4	6	HPH	47
2	APM Term.	50,4	7	TIL	33,7
3	Cosco Ports	49	8	ICTSI	11
4	CM Ports	48	9	SSA M.	8,8
5	DPW	47,9	10	Evergreen	7,7

Source Lloyd List

Du point de vue des comparaisons, là encore la division est clairement euro-asiatique. Pour l'Europe, ce sont les positions des armateurs avec la nuance du co-actionariat de China Merchants avec CMA CGM et des participations du fonds américain GIP et du fonds souverain de Singapour dans TIL. Pour l'Asie, les grandes entreprises sont des sociétés spécialisées d'essence publique (Singapour, Dubaï) ou privée (Hong Kong, Philippines) ainsi que les branches des principaux armateurs. L'ensemble participant au développement portuaire international où chaque port est une affaire spécifique. Les mises en concession, les rachats, les projets créent une situation très mouvante où chacun essaye de prendre des positions : Asie du Sud-Est, golfe Persique, Méditerranée, Afrique de l'Ouest, Caraïbe et des nouvelles zones à drainer comme la Baltique, l'Amérique Latine ou l'Inde.

L'Europe super puissance maritime

L'Europe tire une grande force du transport et des services maritimes. Selon l'ESCA et la comptabilité d'Oxfords Economics, le contrôle de 23 000 navires emploie 685 000 salariés et apporte une contribution de 54 Mds € à l'économie européenne (149 Mds € si on ajoute les effets indirects et indus). Le transport maritime enrichit donc l'Europe. Les profits 2021 et 2022 des armateurs européens du conteneur sont autour de 150 à 160 Mds €. Une partie de cette somme est réinvestie. Cela sert à couvrir les investissements dans les ports internationaux. Elle va financer la commande record de 270 navires du top 4 européen vers les chantiers coréens et chinois. La modernisation et le verdissement de la flotte ont un prix et la période favorable 2020-2022 est la bienvenue.

Dans la chaîne de valeur du transport maritime européen, il faut aussi considérer les navigants. Ceux-ci opèrent dans le champ intra européen et à l'international. Une étude en 2020 de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime, stipule que les armements de l'UE 27 emploient 190 000 navigants des pays membres et 130 000 des pays tiers. Ce sont d'une part des Russes et Ukrainiens, d'autres parts des Philippins, Indiens et Turcs. La maîtrise d'un encadrement d'officiers européens reste un objectif européen en maintenant l'attractivité des métiers maritimes (transport, service, offshore). La sauvegarde des savoir-faire maritimes européens est un des objectifs de la Commission.

Au final qui contrôle le transport maritime mondial ? Déjà il semble bien que les USA aient disparu de ce champ même si on sait que le financement des fonds américains se retrouve ici ou là. L'Asie orientale est responsable d'une grande partie du trafic mondial des grandes matières premières et de 40% des flux conteneurisés. Les échanges maritimes sont indispensables et la maîtrise du transport maritime une évidence économique. L'Europe possède l'autre moitié du transport maritime, bien au-delà de ses besoins. L'engagement d'entrepreneurs depuis deux siècles et l'héritage de la maîtrise du monde portent avec dynamisme le transport maritime européen dans l'ère de la globalisation. Certes, l'Europe ne construit plus de navires de commerce, elle n'a pas de géants de la manutention et la question des navigants se posera bientôt mais le maritime est un atout économique pour l'Europe, même si son existence actuelle dépend essentiellement de la volonté d'individus, c'est bien la marque de l'Europe maritime depuis plusieurs siècles.

Paul TOURET