



Les acteurs de l'industrie maritime mondiale en 2004-2005

Le marché mondial 2004-2005 est marqué par la croissance chinoise qui a relancé la demande de transport, amélioré la trésorerie des armements, et dopé la construction navale. La profitabilité du secteur maritime et les potentiels de croissance ont attiré les banques et les investisseurs qui ont répondu positivement aux demandes de financements de navires. Pourtant, les armements doivent aussi faire face à de fortes hausses des primes des P&I Club, tandis que le marché de l'assurance peine pour sa part à sortir d'un cycle négatif et à profiter lui aussi des opportunités créées par le développement des échanges maritimes. Parallèlement, les acteurs de la conteneurisation maritime et portuaire poursuivent leur concentration, et le secteur pétrolier voit se confirmer la présence de très grands armements indépendants tandis que le gaz naturel est appelé à jouer très prochainement un rôle important chez ces armements tankers. Tour d'horizon commenté des principaux acteurs mondiaux en quatre pages...

Les armements de tankers

Les compagnies d'Etat sont de plus en plus discrètes, même si Vela International, filiale de l'Aramco saoudienne, est toujours un acteur incontournable du marché, et si NITC (Iran) a renouvelé et agrandi sa flotte.

Les flottes des 15 principaux armements tankers en 2004-2005

	000' tpi
Frontline	17 575
MOL	11 701
World Wide	10 176
Teekay Shipping	9 738
NYK	8 001
Vela Int.	6 577
OSG	6 191
Euronav	5 701
Zodiac Maritime	5 575
Angelicoussis	5 501
NITC	5 382
GenMar	5 252
MISC	4 718
AP Moller	4 498
Tsakos Shipping	4 475

Y compris les LPG-LNG
Source : ISEMAR

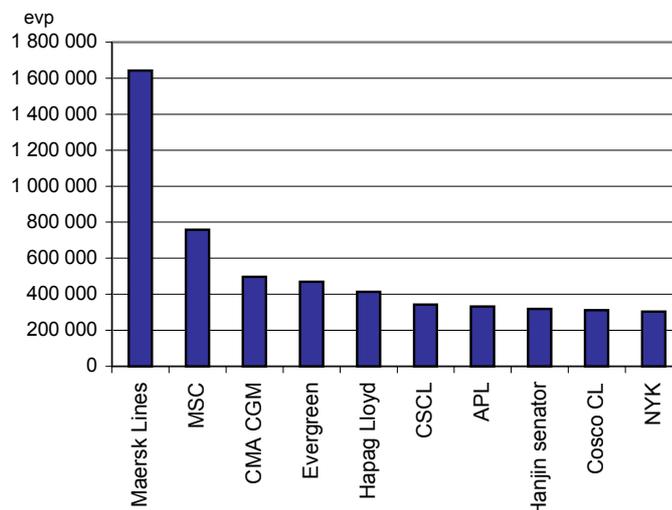
Par contre, depuis quelques années, deux armements indépendants de tankers, Frontline (Suède / Bermude) et Teekay Shipping (Canada), prennent une place croissante sur le marché. Frontline est essentiellement présent sur le secteur des VLCCs, que la compagnie place en spot, avec une vision du marché très financière, alors que Teekay Shipping développe une flotte de suezmaxes, de pétroliers navettes et de *shuttle* tankers dans une approche plus industrielle basée sur l'intégration des transports dans la chaîne logistique du chargeur pétrolier. En 2004, Teekay Shipping a fait son entrée sur le marché des méthaniers en rachetant la compagnie Navieras F.T. (Espagne).

Ce marché du gaz naturel est de plus en plus convoité et son potentiel de croissance explique en grande partie l'acquisition de l'armement norvégien de pétroliers et gaziers Bergesen par l'armement pétrolier World Wide Shipping (Hong Kong), en 2004 toujours. Les compagnies K Lines, NYK et MOL (Japon), et MISC (Malaisie), renforcent leur présence sur les marchés maritimes vraquiers, pétroliers et gaziers par des politiques de commandes massives. Enfin, la compagnie maritime Qatar Gas Transportation (aussi appelé Nakilat) estime à 70 navires au moins le besoin en méthaniers pour faire face à la mise en service des champs gaziers du pays tandis que l'approvisionnement de la Chine pourrait nécessiter une trentaine d'unités d'ici 2015.

Les armements et les entreprises de manutention conteneurs

Les grands armements conteneurisés sont entrés dans une nouvelle phase de concentration au cours de l'année 2005. Maersk Sealand (désormais Maersk Lines) a confirmé sa place de leader mondial du *liner* en rachetant l'armement anglo-néerlandais P&O Nedlloyd (4^{ème} mondial), tandis que la CMA CGM a repris la compagnie Delmas au groupe Bolloré et s'est ainsi hissée à la troisième place mondiale, derrière la Mediterranean Shipping Company (MSC, Italo-suisse). Pour sa part, MSC continue pour l'instant d'assurer son développement par le seul biais des achats de navires neufs et d'occasion. Autre acteur d'importance, Hapag Lloyd (Allemagne) vient de racheter cette année la compagnie canadienne CP Ship et la myriade d'armements qui la composent : CanMar, Cast, Lykes Lines, TMM Lines, ANZDL, Contship containerlines, et Italia di Navigazione. Cette acquisition permet à Hapag Lloyd de figurer à la cinquième place mondiale derrière Evergreen, seul armement asiatique du top 5. Les armements qui suivent, jusqu'à la douzième place, sont contrôlés par des intérêts asiatiques : CSCL, APL (propriété de Neptune Orient Line – NOL), Hanjin Senator, Cosco Container Lines, NYK, OOCL, K Line.

Capacité evp 2005 des 10 principaux armements mondiaux
Source : d'après *les échos* 14.12.2005



Les propriétaires de navires non armateurs contrôlent aussi une flotte importante qu'ils placent en affrètement long terme auprès des compagnies maritimes. Dans les cinq premiers, on trouve les sociétés allemandes Conti Group (267223 evp de capacité en janvier 2005) et Rickmers (218 574 evp), puis la société monégasque Samama (176 993 evp), la grecque Costamare (135 980 evp) et à nouveau une entreprise allemande, C-P Offen (120 000 evp).

Comme le secteur maritime, le secteur portuaire a été secoué en 2005 par deux acquisitions successives qui modifient le paysage de la manutention mondiale de conteneurs. Dubaï Port Authority - Dubaï Port International (DPA-DPI) a racheté les terminaux du groupe américain CSX WT, puis la branche portuaire du groupe britannique P&O. DPI est ainsi passé de la 8^{ème} à la 4^{ème} place mondiale en l'espace d'un an. Le premier manutentionnaire mondial de conteneurs demeure Hutchison Port Holding (Hong Kong) avec 47,8 Mevp manutentionnés en 2004. Le récent développement de DPA-DPI resserre le classement des compétiteurs qui suivent : PSA Corporation atteint 33,1 Mevp, AP Moller Terminals (AMP) totalise 31,9 Mevp et DPI 31,5 Mevp (dont 6,5 Mevp via les terminaux de DPA-DPI, 3,1 Mevp provenant de CSX et 21,9 Mevp issus de l'activité de P&O Ports). Les ouvertures de terminaux et les augmentations de trafics devraient modifier la position de PSA Corp, APM et DPA-DPI dès le début de l'année 2006. En cinquième position, on retiendra la forte croissance de Cosco Pacific (13,1 Mevp en 2004) qui réalise tout de même deux fois moins de trafics que le 4^{ème} manutentionnaire mondial.

Les chantiers de construction navale

Les carnets de commande mondiaux sont pleins et les disponibilités en cale s'épuisent. Le délai pour la livraison d'un pétrolier ou d'un vraquier est désormais de 4 ans. Les chantiers asiatiques, très bien placés sur ces secteurs (vraquiers, pétroliers, porte-conteneurs) tournent à plein régime. La forte demande en gaz naturel et la mise en service de prochains trains gaziers ralentissent aussi les commandes de méthaniers. Une fois de plus, ce sont les chantiers sud-coréens qui captent la plus grande majorité du volume d'affaires. Les chantiers chinois se développent très rapidement sur le marché international en fondant leur offre sur le coût de la main d'œuvre. Mais la très faible productivité de ces chantiers permet toujours aux concurrents japonais et sud-coréens de jouer sur la compétitivité et la fiabilité pour maintenir leurs parts de marché.

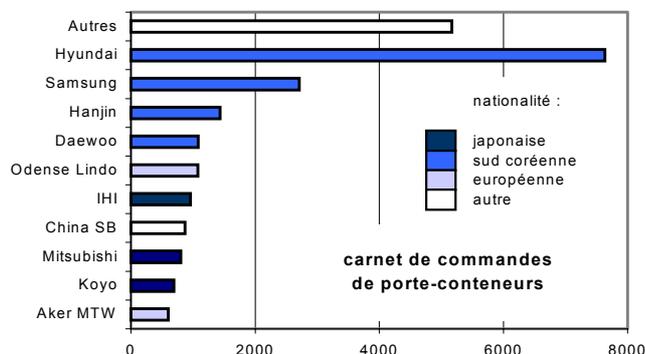
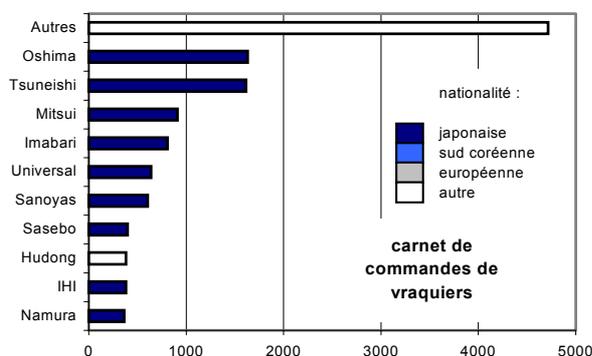
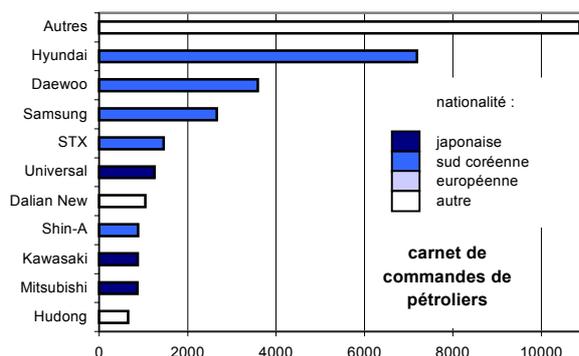
Carnet de commande, en nombre de navire, des principaux groupes de constructeurs à la fin du premier semestre de chaque année

	UE15	Japon	Corée du sud	RP Chine	autres	total
1999	680	393	322	218	866	2 479
2000	576	427	473	262	840	2 578
2001	567	488	516	299	833	2 703
2002	495	436	452	329	817	2 529
2003	461	637	640	369	920	3 027
2004	719	910	896	626	917	4 068
2005	627	1 080	1 142	894	1 303	5 046

Source : d'après CESA et *ISL-Shipping Statistics Yearbook*

Les chantiers européens profitent pour leur part d'une reprise du marché de la croisière depuis deux ans. Etant donnée la concentration des armements de croisières, les commandes de séries de navires associent souvent un armement à un groupe de construction naval. Carnival le premier, s'est engagé dans une nouvelle expansion de capacité de cabines en privilégiant les commandes au groupe italien Fincantieri. Aujourd'hui, MSC Croisiers a décidé de renforcer sa présence sur le créneau des très grands navires en faisant confiance aux Chantiers de l'Atlantique (bientôt sous pavillon du norvégien Aker), avec lesquels MSC Croisiers a déjà une relation de confiance de longue date.

Le carnet de commande en milliers de tbc des 10 principaux chantiers navals mondiaux par type de navire mi-2004
D'après *ISL-Shipping Statistics Yearbook*

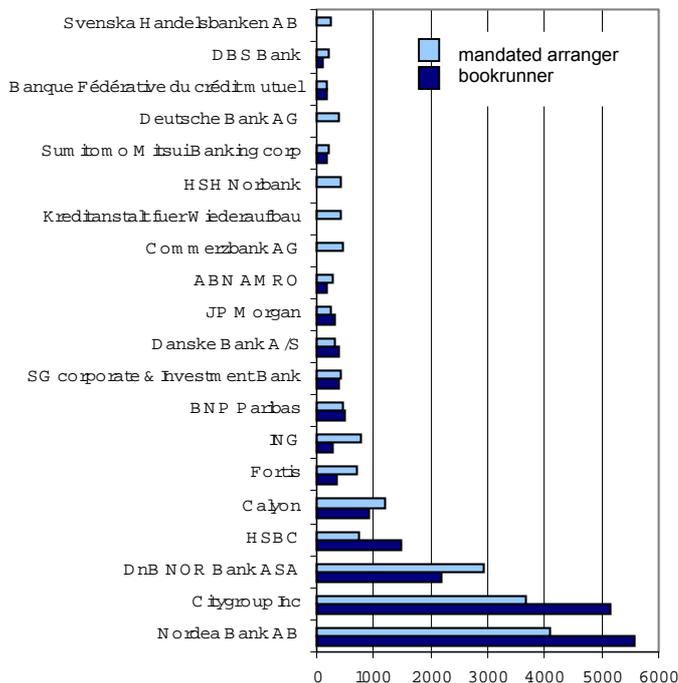


Les banques et le financement des navires

60% des financements à l'industrie maritime dans le monde sont réalisés sous la forme de prêts bilatéraux et gouvernementaux, d'augmentation de capital, d'appel de fonds aux sociétés en commandite (comme les KG en Allemagne), d'émissions d'obligations ou d'actions, de prêts aux constructeurs navals et d'emprunts

hypothécaires hors navires. Le solde, soit 40% des financements, est constitué de prêts syndiqués. De cette façon, plusieurs établissements financiers (bookrunners) mutualisent le risque sous la direction d'un leader (mandated arranger). Les banques européennes, et en particulier françaises, sont des acteurs importants de ce marché des prêts syndiqués. Sur les trois premières banques mondiales, on compte deux scandinaves (Nordea et DnB NOR Bank) et une américaine (Citygroup). Quatrième opérateur sur ce secteur, HSBC fait jeu égal avec Calyon¹, qui se place au 5^{ème} rang mondial et au 1^{er} rang des banques françaises, suivi par BNP Paribas, la Société Générale Corporate & Investment, et dans une moindre mesure par la Banque Fédérative du Crédit Mutuel. Les établissements du Benelux sont également bien présents avec ING, Fortis et ABN Amro, tout comme les banques allemandes (Commerzbank, Kreditanstalt fuer Wiederaufbau, Deutsche Bank...). Toutefois, le classement des banques présenté ici n'est qu'indicatif. En effet, selon les types de navires, les pays et les produits financiers, les banques n'ont pas le même poids. Ainsi, le classement des principales banques qui détiennent un portefeuille de prêts auprès des armements grecs ne recoupe pas le classement précédent. La Royal Bank of Scotland est de loin le premier acteur financier sur le marché grec, suivi par Deutsche Schiffsbank et HSH Norbank, alors que Citygroup n'apparaît qu'en 8^{ème} position.

Le montant des transactions en millions US\$ en 2004 des principales banques actives sur le marché des prêts syndiqués



Source : d'après Lloyd's Shipping Economist

Poussés par la forte demande de transport, les armements se tournent aussi vers le marché boursier. Les volumes d'actions qui sont émis sont marginaux face aux prêts bancaires. Les marchés obligataire et par action correspondent respectivement à 5% et 2,5% des financements de navires. Jusque récemment, le marché obligataire avait la préférence des investisseurs qui

voyaient leur risque diminué par les caractères de l'obligation. Aujourd'hui, le marché par action rencontre une frange croissante d'investisseurs (banques et fonds de pensions) attirés par les fortes rémunérations tirées de la croissance des échanges avec la Chine. Le marché boursier s'intéresse davantage au marché maritime pétrolier qu'à celui des vrac secs car les investisseurs connaissent mieux le marché pétrolier, ses acteurs, ses mécanismes et ses cours. Ils ont donc des références pour juger de l'évolution du marché des transports qui s'y rapporte.

Les sociétés d'assurance et les P&I Clubs

La France est le troisième acteur prépondérant de l'assurance maritime derrière la Grande-Bretagne et le Japon. Sur 870 millions d'euros de primes recueillis par le marché français en 2004, quatre groupes se distinguent : AXA avec 233,2 Meuros, Groupama-GAN (142 Meuros), Allianz-AGF (132,2 Meuros) et Generali France (109,3 Meuros)².

L'essor des échanges maritimes mondiaux a attiré de nouveaux acteurs sur le marché de l'assurance, alors que dans le même temps un grand nombre d'opérateurs traditionnels faisait faillite, et que les fusions/acquisitions et la concentration se poursuivaient dans certains secteurs. La pression concurrentielle qui existe depuis quelques années a ainsi contribué à limiter l'augmentation des primes et à fragiliser la solvabilité des assureurs. Parallèlement à cette tendance, les analystes ont relevé un accroissement des litiges qui reflète une plus intense utilisation des navires. Les assureurs « corps » (coques et machines) sont plus particulièrement concernés, contrairement aux assureurs « facultés » (marchandises). Ainsi, la rentabilité diminue alors que l'exposition aux risques augmente.



Collision entre le Gas Roman (GPL, 55000 tpl) et le Springbok (timber, 15 000 tpl) en février 2003 au large de Singapour.

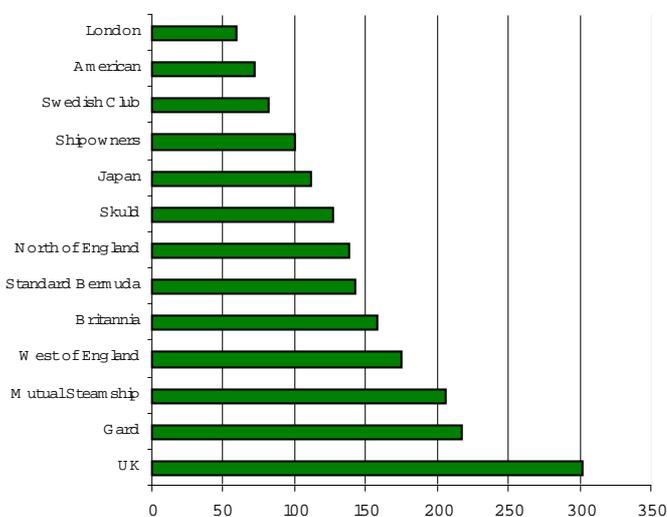
Les P&I Clubs sont l'autre composante de l'assurance maritime. Les P&I clubs couvrent ce que les assurances corps et facultés ne prennent pas ou peu en charge : les dommages causés au tiers lors de l'exploitation du navire (pollution, collision, levage, maladies ou accidents survenant aux marins ou aux

¹ Calyon est née de la fusion des activités banques d'affaires du Crédit Agricole et du Crédit Lyonnais en 2004.

² Données FFSA citée par Le Marin, 25.11.2005

passagers...). La plupart des clubs sont anglo-saxons et fonctionnent sur un principe non lucratif et mutualiste. Le club appartient de la sorte à ses souscripteurs. Pourtant, ces derniers sont mécontents de l'évolution tarifaire des P&I Clubs. En effet, les primes explosent littéralement (12,5% d'augmentation en moyenne entre 2004 et 2005). Les armateurs essaient en vain de faire jouer la concurrence, mais 90% des compagnies maritimes sont couverts par seulement 13 P&I Clubs qui affichent une bonne cohésion en matière tarifaire. Les P&I Clubs semblent vouloir profiter de la hausse des taux de fret et ils alignent le montant des primes sur le revenu des armements. Les P&I Clubs doivent en effet augmenter leur capital et leur solvabilité pour maintenir leur indépendance, et la hausse actuelle des primes ne serait qu'un phénomène de rattrapage.

Le montant des primes 2004 en millions US\$ des 13 principaux P&I Clubs dans le monde
Source : Lloyd's List Daily, 31.01.2005



Les compagnies de shipmanagement

Les compagnies de shipmanagement sont des sociétés de gestion de navires, aussi appelée *third party management* car elles représentent dans certains cas le troisième partenaire de l'exploitation d'un navire aux côtés de l'armateur et de l'affréteur. Ces sociétés offrent quatre grands types de services : la gestion des équipages, la gestion technique du navire, la gestion administrative, la gestion commerciale. Malgré la présence de quelques grands acteurs sur la scène internationale, le marché est loin d'être concentré et il n'existe aucun contrôle permettant de valider la rigueur de ces sociétés dont certaines travaillent à la marge de la légalité.

Les compagnies de shipmanagement sont soit des filiales ou des départements de grandes compagnies maritimes, soit des sociétés de services indépendantes. Certains grands armements mondiaux comme les japonais NYK et MOL, ou singapourien comme NOL, forts de leur expérience dans la gestion de navires, ont créé des sociétés de shipmanagement et commercialisent leur savoir-faire. Parmi les principales sociétés de shipmanagement, on note la présence de V Ships, société monégasque indépendante qui gère environ 600 navires, dont 350 de façon complète (full management) et qui s'appuie sur un pool de 22500

marins. Il s'agit à l'heure actuelle de la plus grande société indépendante de gestion de navires dans le monde. Eurasia shipmanagement, filiale du groupe allemand Bernard Schulte, s'est installée en 1981 à Hong Kong et gère environ 430 navires avec un réservoir de main d'oeuvre de 6000 marins. Autre grand nom du shipmanagement, Barber dispose de plus de 600 marins dans ses carnets d'adresses et gère environ 250 navires. Wallem est aussi un poids lourds du secteur avec plus ou moins 170 navires en gestion et 5600 marins recrutables. Enfin, les compagnies Anglo-Easter Shipmanagement, Fleet Shipmanagement (filiale du groupe Noble) et Columbia Shipmanagement (Chypre, 1978) gèrent chacune entre 100 et 150 navires.

Les sociétés de classification

Elles ont pour rôle de certifier les structures off-shore et les navires au regard des règlements en vigueur. Ainsi, un navire certifié par le Bureau Veritas par exemple, assure à son armateur et à ses partenaires commerciaux et financiers, que le navire a été construit et navigue dans le respect des règles techniques établies par le Bureau Veritas et qui elles-mêmes sont conformes aux règlements internationaux. Une dizaine de sociétés de classification dans le monde certifie environ 95% des navires en circulation. Parmi elles on trouve les sociétés des nations maritimes traditionnelles (LR, BV, GL, RINA, DNV, ABS) et les sociétés des grands pays constructeurs (NK, KR).

Tonnage brut classé par les 10 principales sociétés de classification en 2004-2005

sociétés	abréviations	000' tb
Nippon Kaiji Kyokai	NK	126 896
Lloyd's Register	LR	116 600
American Bureau of Shipping	ABS	114 400
Det Norske Veritas	DNV	103 000
Germanischer Lloyd	GL	47 800
Bureau Veritas	BV	46 289
Korean Register of Shipping	KR	22 030
Registro Italiano Navale	RINA	18 010
China Classification Society	CCS	17 180
Russian Register of Shipping	RS	15 410
Total		627 615

Source : d'après données fournies par les sociétés de classification

Les sociétés de classification sont régulièrement accusées d'être juge et partie : elles participent à la définition des normes et elles vérifient leur application. De plus, les certificats ne garantissent pas contre une mauvaise gestion ou utilisation du navire qui conduirait à un naufrage. Aujourd'hui, les sociétés de classification sont face au défi d'harmoniser les règles de construction des vraquiers. Ces navires, de conception très simple, subissent des efforts de structures très importants durant leur exploitation commerciale, et sont victimes d'avaries multiples et de naufrages. En ce domaine, plusieurs règles coexistent et un niveau de sécurité accru nécessite de les harmoniser et de les renforcer.

Romuald Lacoste