



La Russie

Quelles dimensions maritimes ?

Russie impériale, Russie soviétique, Russie nouvelle. Les régimes changent, mais le destin du plus grand pays de la planète reste politiquement comme économiquement complexe pour le reste du monde. Trente ans après la fin de l'URSS et depuis vingt ans sous l'autorité de Vladimir Poutine, la Russie s'est retaillée une place maîtresse dans l'échiquier mondial. Les États-Unis dans leur approche du monde, l'Europe et la Chine dans leurs relations de voisinage et d'intérêts économiques envisagent chacun des modes de cohabitation avec la Russie. Il n'est pas question ici de politique (Syrie, Crimée), mais d'économie et notamment dans sa dimension maritime. Le pays ne peut être considéré comme pays émergent ou pétro-régime, il reste un objet hors norme comme la Chine et l'Inde. Comme l'essentiel de l'ex-URSS, c'est un géant énergétique aux atouts industriels et agricoles. Dans ce contexte, la mer et les ports sont fondamentaux avec désormais une nouvelle dimension en Arctique.

La force des exportations énergétiques

- *Le pétrole*

Le monde compte quelques géants pétroliers, l'Arabie Saoudite, l'États-Unis et la Russie. Cette dernière avec environ 550 Mt extraits par an représente 13% de la production mondiale. En termes d'exportation, selon *Annual Survey 2019* de BP, le chiffre serait de 267 Mt en 2019 soit 12% du marché mondial contre 16% pour l'Arabie Saoudite.

Une partie de ces exportations se réalise via les pipelines (Europe continentale, Finlande, Chine) soit environ 60 Mt. Le reste, environ 200 à 210 Mt, transite par les ports russes ainsi que par le petit port lituanien de Būtingė. Ce dernier avec les ports de Primorsk et Ust Luga représentent presque 100 Mt de brut en Baltique. La mer Noire est presque essentiellement l'affaire de Novorossiisk (30 Mt) où passe aussi le pétrole kazakh. La mer de Barents est autour de 20 Mt (Murmansk, Varendey). Gazprom dispose d'un nouveau site proche de Yamal à Novy. L'Extrême-Orient avec la petite production de Sakhaline (10 Mt) et à Kozimo / Nakhodka, l'extrémité portuaire de l'East Siberian Pipe Oil (30 Mt).

En termes de destinations, 56% du brut russe par mer ou par oléoducs vont vers les raffineries d'Europe. Ainsi pour

le maritime, une cargaison sur deux réalise un court voyage vers un port européen. Du point de vue de l'Europe, la dépendance au brut russe¹ est de 30%.

La Chine représente un quart des exportations russes de pétrole brut par un oléoduc et le terminal Kozimo en Sibérie mais surtout depuis des ports de Russie d'Europe. La dépendance chinoise au pétrole russe est de seulement de 15%, Pékin veillant à l'étalement de ses approvisionnements.

- *Les raffinés*

Le raffinage russe est aussi ancien que l'industrie pétrolière russe. Comme beaucoup de secteurs de l'ex-URSS, la nouvelle ère politique et économique a d'abord provoqué une chute de la capacité de raffinage (-25% durant les années quatre-vingt-dix). Néanmoins, depuis vingt ans, elle est remontée à un niveau non pas comparable, mais approchant. Cela donne à la Russie une autre activité économique majeure autour des énergies.

En 2019, les exportations maritimes de produits pétroliers russes étaient de 150 Mt. Si l'on considère les chiffres fournis par BP, la Russie représente 14% du marché mondial des produits raffinés et les deux tiers des exportations russes sont destinés à l'Europe soit 112 Mt. Dans l'autre sens, 50% des importations européennes sont russes.

- *Le GNL*

La Russie est un géant gazier avec 17% de la production mondiale. En comparaison, les États-Unis représentent 21% et le Qatar 4,5%. Selon BP, en 2018, 37% de la production russe sont exportés. L'exportation en gazoduc représente 167 Mt et les exportations de GNL 19 Mt.

En raison de l'existence des gazoducs depuis l'époque soviétique, 86% des exportations par conduite sont à destination de l'Europe². En comparaison, seulement 28% du GNL vont vers l'Europe (5 Mt). Au total, 40% du gaz importé en Europe sont russes devant la Norvège et

¹ Hérité de l'époque soviétique et d'essence publique, SCF Group assure une grande partie des flux pétroliers et méthaniers.

² Piloté par Gazprom, le gazoduc sous-marin North Stream relie la Russie à l'Allemagne pour contourner la Pologne. Un second gazoduc en projet subit actuellement les problèmes politiques américano-russes.

l'Algérie. Les flux de GNL vers l'Asie sont de 12 Mt, ce qui représente 70% des exportations russes de GNL. Si l'on considère, l'ensemble du gaz, 80% de l'exportation russe vont vers l'Europe par terre ou mer.

Le GNL russe provient de deux régions, au Nord dans la zone arctique de la péninsule de Yamal et à l'Est de l'île de Sakhaline dans la mer Okhotsk en Extrême-Orient. Le champ de Yamal a débuté son exploitation en 2017. Le port de Sabeta a exporté 7,3 Mt en 2018 et trois trains de liquéfaction, les exportations ont été portées à 16,5 Mt en 2019. Un quatrième train va être livré en 2020.

La société privée russe Novatek est aussi le maître d'œuvre du projet baptisé Arctic LNG 2 sur la péninsule de Gydan dont la capacité finale sera, en 2026, de trois trains de liquéfaction de 20 Mt, soit un ensemble pour la région de 40 Mt.

Le deux trains de Sakhaline produisent 10,8 Mt par an qui sont principalement exportés vers le Japon proche dont plusieurs entreprises sont partenaires de l'unité de production. L'Extrême-Orient, à la pointe du Kamtchatka sera aussi le siège d'un terminal intermédiaire associant Novatek et les Japonais pour faire le relai entre méthaniers classe glace (Arc7) et méthaniers conventionnels.

Minéralier russe au terminal charbonnier de Hambourg



Photo ISEMAR

- *Le charbon*

La Russie est le cinquième producteur mondial de charbon (5,5% des extractions). L'objectif gouvernemental russe est de porter la production de 440 Mt par an à 550 Mt en 2035. La principale région charbonnière du pays est le Kuzbass dans le Sud-Est de la Sibérie avec 60% de la production et 75% des exportations. En vingt ans, les exportations russes ont été multipliées par cinq pour atteindre autour de 140 Mt en 2019 (120 Mt de charbon thermique, 20 Mt de charbon coke).

La production de la Sibérie orientale complète les chargements dans les ports d'Extrême-Orient (Vanino, Nakhodka, Votschotny) à destination de la Chine, de la Corée et du Japon (soit au global 50% des exportations

russes). Le maintien de la demande en Asie et notamment en Inde, justifie des investissements dans les terminaux à charbon.

Les autres 50% sont à destination de l'Europe, qui elle dépend à 44% des importations russes. Outre les productions du Kuzbass, se trouve la production plus proche du Sud-Ouest de Moscou. Les ports concernés sont notamment Ust Luga et Murmansk même si on trouve du charbon dans la plupart des ports y compris à Riga en Lettonie.

Liens énergétiques Europe - Russie

	Part de l'Europe dans export Russie	Part de la Russie dans import Europe
Pétrole	56%	30%
Raffinés	66%	50%
Gaz*	80%	40%
Charbon	50%	44%

Sources BP, *moyens maritimes et terrestres

Il va sans dire que le voisinage russo-européen est un assemblage économique interdépendant. La contribution de la Russie aux approvisionnements européens est majeure. D'une manière générale, la Russie participe à des flux de relative proximité et nord atlantiques. Une différence avec la Chine qui a des approvisionnements très océaniques.

La Russie trouve elle des clients de proximité ce qui est pratique, mais crée aussi un niveau de dépendance avec les Européens. Ces derniers ont pris l'habitude de vivre avec ce voisin compliqué, mais finalement "attaché" aussi économiquement.

La diversification des exportations russes

L'URSS, malgré ses grosses déficiences, avait une énorme capacité industrielle. Les privatisations chaotiques et les accaparements de l'époque de Boris Eltsine ont fini par créer un nouveau tissu de grandes entreprises réorganisées (des fois par l'interventionnisme du Kremlin). Les secteurs industriels concernés sont notamment la sidérurgie, l'aluminerie, les fertilisants.

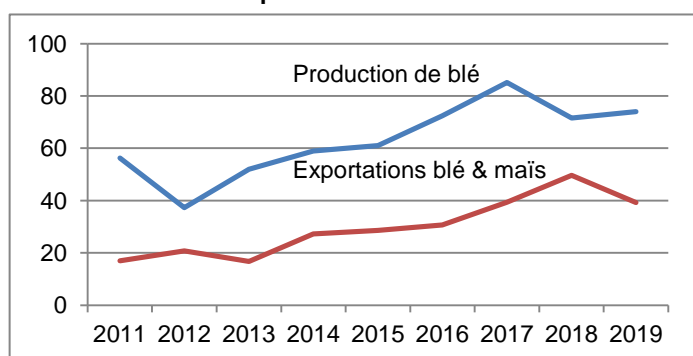
La Russie a conservé une grosse industrie sidérurgique qui la place au niveau de la Corée et lui assure une place sur le marché mondial. En 2019, les ports russes ont expédié 27 Mt de produits métallurgiques ce qui correspond à 7% du commerce maritime du secteur.

La Russie valorise ainsi ses richesses minérales, car c'est un petit exportateur de minerais avec seulement 9 Mt en 2019. La tradition industrielle soviétique se perpétue ainsi le pays exporte 5 Mt d'aluminium par an notamment produit par Rusal et 120 000 tonnes de nickel par Norilsk Nickel en Sibérie par le port de Doudinka.

Moins connue est l'importance de la Russie dans le marché des fertilisants. Il n'y a pas d'agriculture productiviste, notamment en Europe, sans des apports massifs en engrais. En 2019, la Russie a exporté 19 Mt d'engrais soit à peu près 10% du marché maritime mondial. Selon le lobby européen des fertilisants, la Russie fournit en valeur 45% des minéraux fertilisants importés dans l'UE.

La Russie a exporté en 2019 39 Mt de blé et maïs, s'y ajoutent 4 Mt d'orge et 1 Mt de soja. Le volume a été un peu en contraction l'an dernier par rapport en 2018 (record de 50 Mt), mais dans un contexte d'une production céréalière désormais très performante.

Production et exportations de céréales en Russie



Sources : Ministère de l'agriculture russe, Clarkson

L'annexion de la Crimée et le conflit dans l'Est ukrainien ont provoqué, entre autres, un embargo de Moscou sur les importations agricoles européennes et américaines (renouvelé en juin 2019). Cela s'est traduit par un saut qualitatif et quantitatif des productions agricoles russes. Comme l'Ukraine évolue dans le même sens, la mer Noire devient l'un des grands pôles de l'export céréalière soit 27% du marché mondial en 2019 et pour la Russie 15% (contre 8% en 2012).

La Russie et l'Ukraine peuvent fournir le marché en concurrence de l'Europe, de l'Amérique du Nord, de l'Australie et de l'Argentine. Parmi les plus menacés, il y a les Européens et plus spécialement les Français. Les Russes peuvent disposer des volumes et des qualités demandés par les pays clients, mais avec des coûts sociaux très compétitifs. Seule la logistique terrestre est largement perfectible. Les ports de mer Noire et de mer d'Azov, sur Taman, Novorossisk et Tuapse sont au gabarit des panamax exigés par les gros importateurs publics de certains pays comme l'Égypte.

Le marché mondial est vaste et la Russie gagne des parts de marché avec, dans le pourtour européen une concurrence avec la France (ex. Algérie). Sur cet aspect on voit bien comment le lien entre Europe et Russie est une affaire de concurrence. La politique a fait faire un

bond productif russe et cela pour l'ensemble des productions agricoles réduisant aussi la dépendance aux importations notamment depuis l'Europe.

Les importations russes

La Russie est peuplée de 147 M d'habitants ce qui est finalement peu au regard de sa taille et avec une tendance à la régression démographique. Les revenus du pays dépendent en très grande partie des matières premières et notamment du pétrole.

La Russie, comme tous les grands producteurs d'or noir, a profité du prix élevé à partir de la moitié des années 2000. La globalisation et les émergences économiques produisent l'enrichissement des producteurs et en retour une prospérité qui se traduit par la croissance de la consommation. Les importations de conteneurs et de voitures sont le miroir de la prospérité de cette pétro-économie.

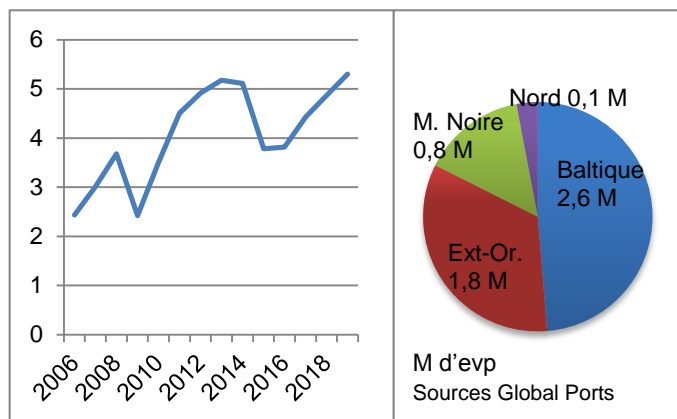
La crise russo-ukrainienne de 2013 et les sanctions occidentales avaient déjà fait baisser le rouble face aux grandes monnaies. Surtout, la chute du prix du pétrole en 2014 a encore plus affaibli l'économie russe et le pouvoir d'achat du pays. Et même en 2018, lorsque le brut a un peu repris de valeur, le rouble est resté bas en raison du maintien des tensions avec les Américains, ce qui n'est pas bon pour tous ceux qui échangent avec la Russie.

La Russie est un producteur et un importateur de voitures. Ces dernières années, le nombre de véhicules a baissé en raison du contexte économique russe et des nouvelles usines implantées par les constructeurs mondiaux. Les exportations européennes (185 000 unités en 2018) et japonaises (166 000) ont baissé de moitié en quelques années.

Les trafics conteneurisés russes sont essentiellement d'importation et donc dépendants de l'état économique. Comme pour les véhicules neufs, l'aisance des Russes apparaissait comme un marché relais par rapport aux ralentissements européens. Malheureusement, les volumes conteneurs des ports russes sont entrés en résonance avec la baisse du PIB russe après 2013.

La conteneurisation russe reste dans la domination de Saint-Pétersbourg en Baltique qui dessert la Russie européenne. Néanmoins, la part de marché de la Baltique est passée en une décennie d'un tiers à la moitié des flux. La mer Noire reste identique ce qui veut dire que l'Extrême-Orient progresse (25 à 36%). Autour d'un million d'evp transite via le transsibérien depuis les ports de l'Est dans les deux sens, bien plus que le lien ferroviaire Chine – Europe. Les ports russes de Vladivostok et Vostochny sont notamment intéressants pour des flux japonais et coréens.

Trafics conteneurisés des ports russes - volume en 2019



La manutention des conteneurs concerne des acteurs russes et étrangers. Le groupe Delo, détenu par un homme d'affaires de la Russie nouvelle, contrôle un des terminaux de Novorossisk (Netup) et possède 30,75% de Global Port, la même part que Maersk. Cette entreprise est propriétaire de terminaux à Saint-Petersbourg, Ust Luga et Vostochny ainsi qu'à Kotka et Helsinki en Finlande.

L'armateur national Fesco (une quinzaine de porte-conteneurs) possède le terminal de Vladivostok. Au début 2020, la presse rapportait l'intention de DPW de prendre 49% des parts de Fesco. Un élément de sa stratégie de diversification dans le maritime qui se mélange à un retour en Russie après l'abandon d'une petite position portuaire en Extrême-Orient il y a quelques années.

L'Arctique, nouvelle façade portuaire

Le passage maritime par la route du Nord-Est occupe souvent l'actualité : la volonté russe d'en faire un axe de transit intercontinental, les différents passages chinois (22 depuis 2003)³, les armements conteneurisés annonçant qu'ils ne l'utiliseront pas pour des raisons environnementales. C'est l'un des sujets de discussion du monde maritime débordant souvent vers les analyses géopolitiques.

Le premier fait est que l'usage de la route du Nord comme axe de transit reste extrêmement mineur, presque marginal, 27 navires et 0,7 Mt en 2019. Le transit nord-sibérien qui était déjà regardé avec prudence (risques, prix) par l'industrie maritime internationale, est devenu l'occasion d'un "green marketing". À l'inverse, ne doutons pas que l'approche chinoise pourrait être elle plus politique avec une "Arctic silk road" qui entre dans les relations complexes entre la Russie et la Chine.

L'administration russe a compté 30 Mt en 2019 en Arctique (contre 3,9 Mt en 2003). Cela tient à la

production gazière et pétrolière du Nord, mais aussi aux besoins en construction des nouveaux sites productifs portuaires dans la région de Yamal.

Ainsi, plus qu'une route internationale, l'espace arctique peut se transformer en une nouvelle et gigantesque façade maritime pour l'Oural et la Sibérie. Cet immense espace continental est riche de son sous-sol et va voir des terres s'ouvrir à la culture avec le réchauffement climatique. Les ports arctiques sont des opportunités de sortie pour la Sibérie. C'est sans doute la meilleure façon de considérer l'Arctique russe et les 120 à 160 Mt promis vers 2035 par différentes voix officielles russes. En mars 2020, la Russie doit à nouveau indiquer sa très ambitieuse politique publique pour son immense Nord terrestre et maritime.

Des axes ferroviaires nouveaux sont en construction ou annoncés (région de Yamal, axes de l'Ob et de la Léna) pour les relier aux axes historiques Est – Ouest. Les voies fluviales seront aussi adaptées et la modernisation des petits ports arctiques est au programme. Dans ce sens fin 2019, DPW a signé un "partenariat stratégique" (sans grand détail) avec Norilsk Nickel et Rosatom.

Rosatom, l'entreprise publique nucléaire, est devenue en décembre 2018 par décision d'Etat et à la place du ministère des Transports, l'entité à la manœuvre pour les infrastructures de la Route de Nord. Elle contrôle toute la flotte de brise-glace. Elle va devoir mener le développement des ports, l'administration et la sécurisation des transits avec des moyens terrestres et maritimes. Si les futurs brise-glace nucléaires occupent l'actualité, la prise de contrôle de 30% du groupe portuaire Delo est un autre signe de la dimension que souhaite prendre Rosatom.

La Russie, comme le Brésil, l'Inde et la Chine, est un objet complexe à la fois politiquement et économiquement. Son rôle aujourd'hui est de fournir en matières premières ou produits industriels l'Europe et l'Asie Pacifique. Le développement du gaz et des céréales est remarquable et pèse à leur façon les marchés mondiaux. Dans l'autre sens, le pays reste un pôle de consommation de la conteneurisation. Pour l'ensemble de ses échanges maritimes, elle dépend de ses petites façades portuaires (sans compter la question des détroits). Une nouvelle façade se met en place au Nord qui fera surtout de la route arctique un axe domestique russe vers l'extérieur. Aussi martiale qu'elle puisse se construire la Russie est aussi un des piliers de la globalisation

Paul TOURRET

³ Cosco, Silk Road Fund, Sovcomflot et Novatek ont annoncé la création d'une flotte de méthanières dédiés à la route du Nord.