HAL open science

Armateurs et alliances dans le transport maritime conteneurisé

Ronan Kerbiriou, Arnaud Serry

To cite this version:

Ronan Kerbiriou, Arnaud Serry. Armateurs et alliances dans le transport maritime conteneurisé. [Rapport de recherche] Université Le Havre Normandie. 2022. hal-03684533

HAL Id: hal-03684533

https://hal.science/hal-03684533v1

Submitted on 1 Jun 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

DEVPORT

RECHERCHE EN GEOGRAPHIE, AMENAGEMENT ET ECONOMIE MARITIME, PORTUAIRE ET LOGISTIQUE

ARMATEURS ET ALLIANCES DANS LE TRANSPORT MARITIME CONTENEURISÉ

Réalisation :
Université Le Havre Normandie
R. Kerbiriou, A. Serry.

INTRODUCTION

Aujourd'hui, 80% du commerce international en volume emprunte la voie maritime et le transport maritime conteneurisé a été le moteur de la mondialisation en facilitant le commerce international à partir des années 80 de produits manufacturés, en soutenant la mondialisation. La conteneurisation a ainsi été le pilier physique de la mondialisation en facilitant les échanges mondiaux de marchandises diverses de manière fiable, sécurisée, à faible coût, …. En 2021, près de 800 millions d'EVP ont transité dans les ports mondiaux (source : CNUCED) soit une augmentation de 47% depuis 2010. Au total, on dénombre plus de 500 compagnies maritimes qui arment environ 5600 porte-conteneurs pour une capacité de transport totale de 25 millions d'EVP (source IHS maritime et Alphaliner). Mais la majorité des navires sont aux mains d'une poignée d'entre-elles.

Sur le tableau, ci-dessous, qui informe sur le top 10 des compagnies maritimes en capacité de transport, on peut observer que près de 60% des capacités de transport sont contrôlées par seulement 4 compagnies maritimes (Maersk, MSC, CMA-CGM et COSCO) et le top 10 contrôlent 85% des capacités. Au-delà du top 10, les parts de marché des compagnies maritimes sont relativement marginales. Ces compagnies maritimes s'organisent en alliances maritimes pour opérer des échanges d'espace à bord sur certaines routes maritimes et accroitre les offres de services maritimes offertes à leurs clients et le nombre de ports desservis. Les alliances maritimes se sont remodelées au fil des années mais depuis 2019, il en existe 3 principales : 2M, Ocean Alliance et The Alliance qui regroupent les 9 premiers armements mondiaux. 83% du marché mondial du transport maritime de conteneurs est donc contrôlé par 9 opérateurs associés au sein de 3 alliances. On peut assimiler cette situation à un oligopole mais ses alliances maritimes ont été validées par les autorités de la concurrence chinoises, américaines et européennes.

TOP 10 DES OPÉRATEURS DE PORTE-CONTENEURS EN 2021

Armateur	Capacité EVP	Part de marché
MSC Mediterranean Shipping Co	4 334 906	17%
Maersk A/S	4 288 464	16,90%
CMA CGM SA The French Line	3 276 570	12,90%
COSCO Shipping Lines Co Ltd	2 931 842	11,50%
Hapag-Lloyd AG	1 742 844	6,90%
Ocean Network Express Pte Ltd	1 528 386	6%
Evergreen Marine Corp	1 504 564	5,90%
HMM Co Ltd	820 520	3,20%
Yang Ming Marine Transport	665 602	2,60%
Zim Integrated Shipping Servs	448 811	1,60%

Source : Alphaliner, 2021.

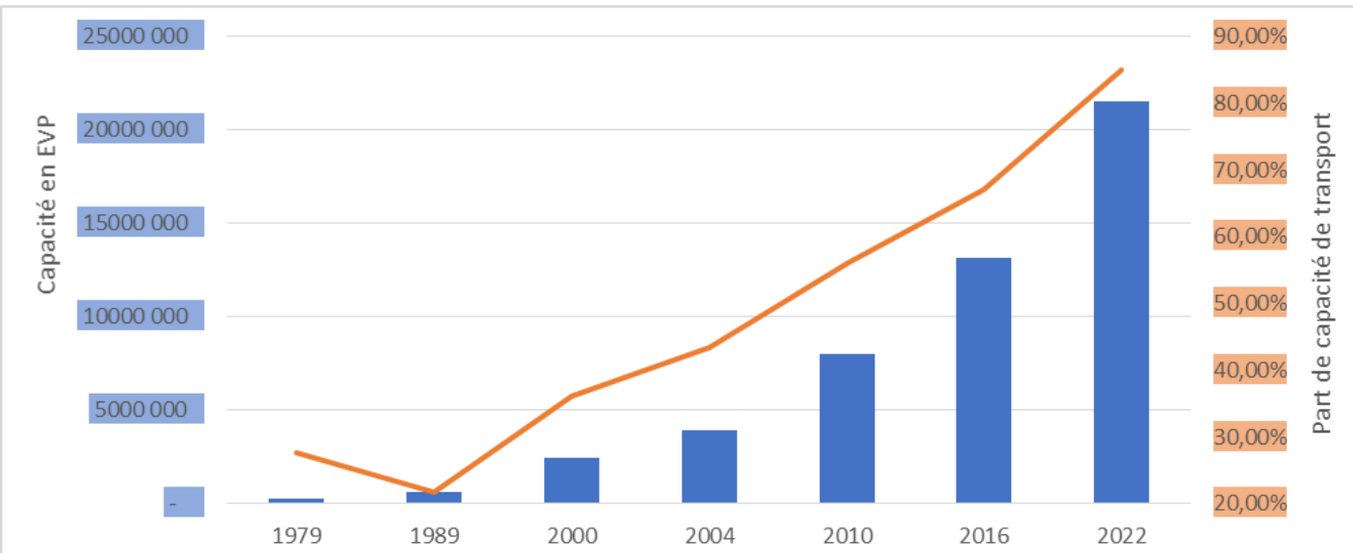
ALLIANCE DES OPÉRATEURS DE PORTE-CONTENEURS DEPUIS 2019

Réalisation : auteurs, 2021.

ÉVOLUTION DES CAPACITÉS DE TRANSPORT

Le transport de conteneurs ne connut pas tout de suite un fort engouement. Il s'imposa à partir des années 80 grâce à des opérateurs de porte-conteneurs qui commencèrent à se développer. En 1979, la capacité totale de transport des porte-conteneurs était de 264 000EVP et le marché était divisé en de multiples petits acteurs. Ainsi, le top 10 des compagnies maritimes n'armaient que 28% de ces capacités. Comme on peut le voir sur le graphique ci-dessous, en 40 ans, les capacités de transport ont fortement augmenté et les parts de marché du top 10 ont suivi la tendance pour arriver à la situation précédemment explicitée. Dans les années 80, les compagnies maritimes étaient des opérateurs régionalisés. Ils ne naviguaient pas sur l'ensemble des mers du globe. Le conteneur a permis le développement du commerce international initiant l'industrialisation de l'Asie Orientale et de son moteur chinois. Les besoins de transport de marchandises manufacturés entre les continents se sont accentués et la concurrence entre les compagnies maritimes s'est dans le même temps exacerbée. Les compagnies maritimes pour répondre à cette demande croissante de transports internationaux ont dû élargir leurs offres de service et venir s'implanter sur de nouveaux trades maritimes et dans de nouveaux ports venant concurrencer des opérateurs locaux. Dans un monde du libre-échange et de la libre concurrence, les plus petites compagnies maritimes ont fortement reculé voire disparu.

TOP 10 DES OPÉATEURS DE PORTE-CONTENEURS : ÉVOLUTION DE LA CAPACITÉ TOTALE DE TRANSPORT ET PART DE MARCHÉ DE 1979 À 2022



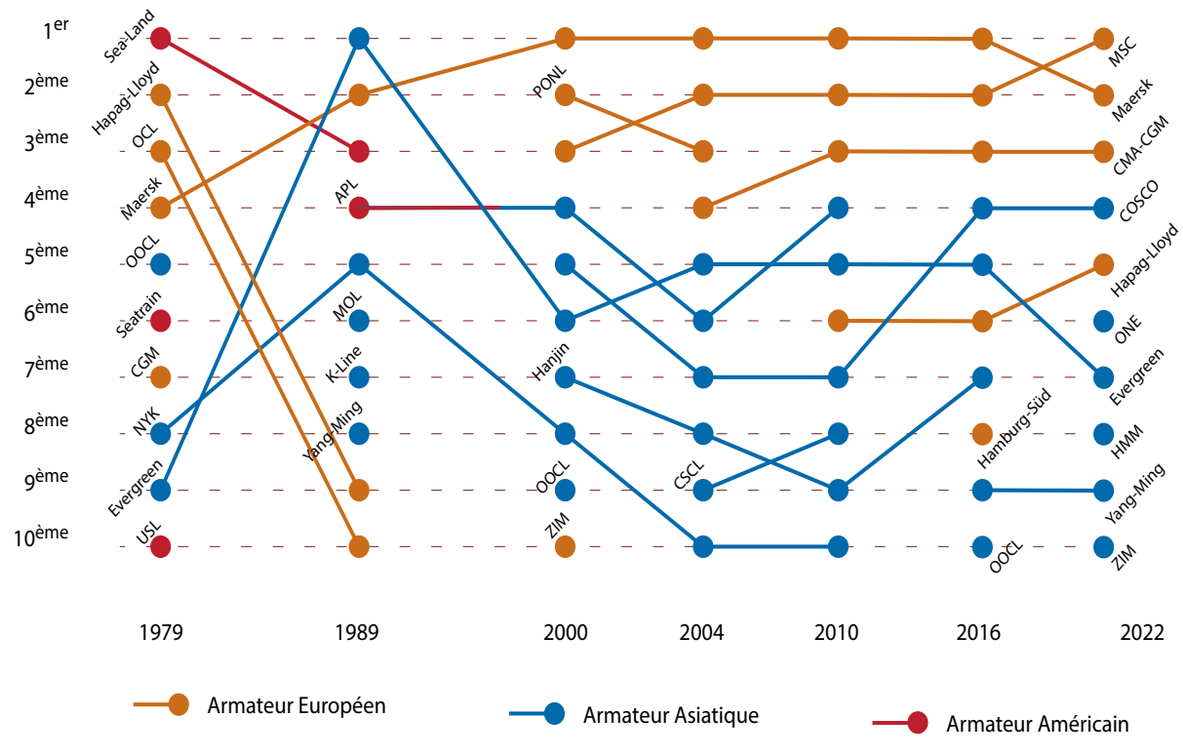
Source : Contenrization International de 1979 à 2004 (compilé par Antoine Frémont, 2005), Alphaliner top 100 2010, 2016 et 2022.

Même si le marché nord-américain reste important, on peut observer qu'aujourd'hui les compagnies maritimes du top 10 sont soit européennes (dont les 3 du podium) soit asiatiques. Les américains ont disparu du top 10 avec le rachat d'APL par le singapourien NOL en 1997. Le classement mondial a fortement évolué de 1979 à aujourd'hui et seulement deux compagnies n'en sont jamais sortis : la société familiale Maersk et le taïwannais Evergreen. On peut observer que le classement n'est pas figé, il change régulièrement et il est difficile de présager des évolutions futures.

PORTE-CONTENEURS EN ESCALE AU PORT DE HAMBOURG

*Antoine Frémont. Conteneurisation et mondialisation. Les logiques des armements de lignes régulières. Géographie. Université Panthéon-Sorbonne - Paris I, 2005. tel-00356713

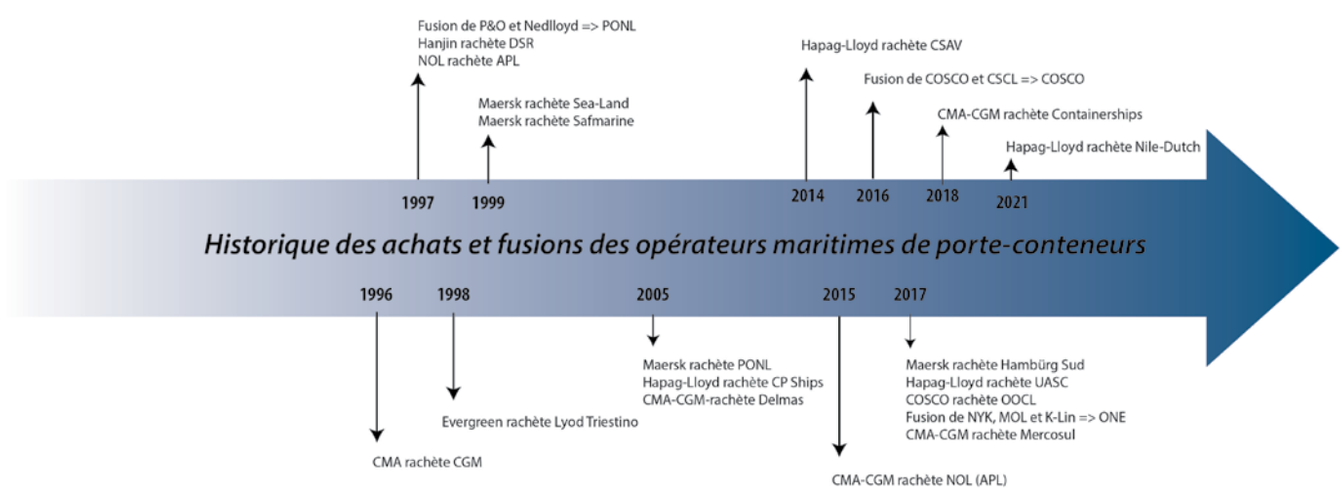
EVOLUTION DU TOP 10 DES OPÉRATEURS DE CONTENEURS DE 1979 À 2021



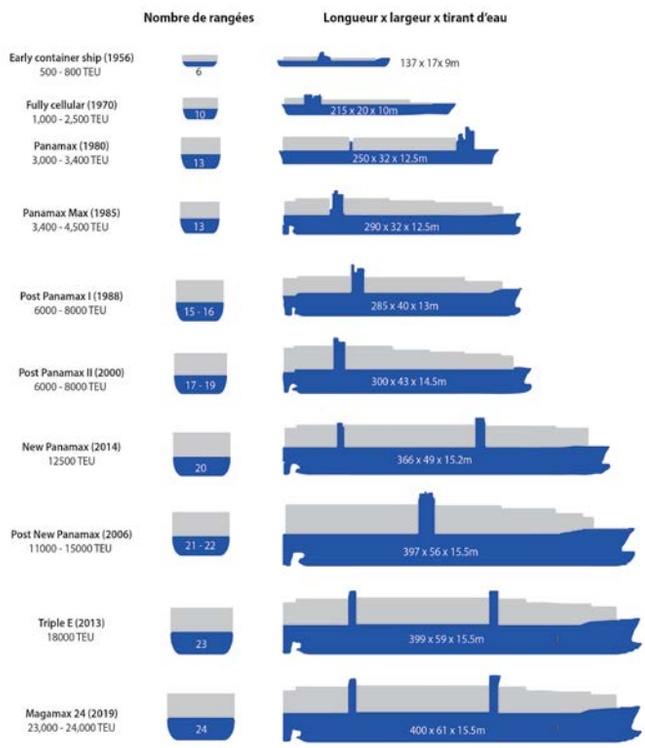
Source : Contenrization International de 1979 à 2004 (compilé par Antoine Frémont, 2005), Alphaliner.

Comment les compagnies maritimes se sont-elles globalisées au point d'aboutir à une situation oligopolaire du marché de transport maritime de conteneurs ?

Dans un premier temps, comme spécifié précédemment, les compagnies maritimes se sont implantées sur différents trades internationaux éliminant par la force des choses les plus petites compagnies et se sont ensuite organisées en alliance maritime leur permettant d'atteindre une taille critique. Aujourd'hui, le maillage maritime du globe est extrêmement dense. Il s'avère difficile pour une compagnie maritime de s'implanter sur de nouveaux services (concurrence forte déjà présente ou absence de marchés locaux suffisant). Une solution radicale est donc d'opérer des achats et fusions entre les compagnies maritimes et de récupérer le marché du concurrent (Frémont, 2005*). La première opération d'evergure est à mettre à l'actif de la CMA qui racheta son compatriote français, la CGM en 1996 pour devenir la CMA-CGM. Les achats et fusions furent nombreux et la tendance s'est tout particulièrement accélérée en 2014 (rachat de CSAV par Hapag-Lloyd, NOL par CMA-CGM en 2015, Hamburg-Süd par Maersk en 2017, …). Ce qui est marquant dans ces opérations, c'est leur evergure avec le rachat de très grosses compagnies faisant parfois parties du top 10 des compagnies maritimes. Il existe également des opérations de fusions entre compagnies d'un même pays pour maintenir une taille critique et de peur de se faire absorber par une compagnie étrangère (fusion des chinois COSCO et China Shipping en 2016 ou encore des japonais NYK, K-Line et MOL en 2017 devenant ONE).



ÉVOLUTION DE LA TAILLE DES PORTE-CONTENEURS



Réalisation : Auteurs.

Pour répondre à ce besoin de croissance, une autre solution est l'acquisition de nouveaux navires. Ce secteur a connu un essor spectaculaire à partir des années 2000 notamment quand de nombreux armateurs ont choisi de ne plus passer par le canal de Panama. À partir de ce moment-là, la croissance des navires n'était plus limitée par la taille des écluses de cette infrastructure. La taille des porte-conteneurs a doublé depuis 2014 passant d'une capacité de transport de 12000EVP à 24000EVP pour les derniers navires en circulation. Avec les progrès en ingénierie navale, il semble que les limites peuvent encore être repoussées. La croissance des navires va plus vite que la capacité d'aménagement des ports. Au final, la limite devrait être celle des ports à accueillir des vaisseaux de plus en plus grands. Certains ports majeurs rencontrent des difficultés pour l'accueil de ces géants des mers (tirant d'eau insuffisant, portiques trop petits, …). Pour rester dans la course dans l'accueil de ces navires ce qui signifie être connecté aux grands trades internationaux et donc aux principaux marchés de consommation et de production mondiaux, les ports doivent entreprendre des travaux. Ces géants des mers, mesurant 400 mètres de long, ont permis aux compagnies maritimes de réaliser des économies d'échelles. Les taux de fret avaient atteints des prix historiquement bas avant de rebondir et atteindre des sommets sous l'effet de la conjoincture internationale ... et des alliances maritimes ? Dernièrement, les compagnies maritimes ont acquéri de nombreux navires auprès des armateurs non opérateurs pour augmenter encore leurs capacités de transport.

CONCLUSION

Aux confins des 20ème et 21ème siècles, le marché du transport maritime de conteneurs à connu de nombreuses évolutions organisationnelles et infrastructurelles. Aujourd'hui, ce marché est majoritairement contrôlé par quelques compagnies maritimes qui sont omniprésentes sur les principaux trades mondiaux. En effet, les alliances maritimes contrôlent 95% des capacités de transport sur le trade Europe – Asie. La dépendance à ces quelques opérateurs pour les chargeurs et les principales places portuaires est très forte. Cette situation soulève plusieurs questions sur les évolutions futures du transport maritime conteneurisé. Le nombre d'opérateurs s'est très fortement réduit, y aura-t-il de nouvelles acquisitions ou fusions dans les prochaines années ? Ce contrôle du marché par quelques opérateurs lié à la forte demande de transport a abouti à des taux de fret historiquement élevés sur les principaux trades maritimes. Comment cette situation évoluera-t-elle ? Peut-on parler de situation quasi monopolistique. Les prix semblent en tout cas se stabiliser à un niveau élevé.

L'augmentation de la taille des porte-conteneurs interrogent également : quand cette croissance va t'elle s'arrêter ? Des travaux d'aménagement dans des ports s'avèrent rapidement insuffisant comme par exemple l'approfondissement de l'Elbe pour accèder au port d'Hambourg qui ne permettra pas aux plus gros navires de naviguer à pleine charge. L'évacuation de la marchandise des ports doit s'opérer de manière massifiée, comment les hinterlands pourront-ils accueillir ces quantités croissantes ?

Egalement, cet oligopole et ce risque d'une surcapacité ne pourrait-il pas aboutir à une bulle spéculative ? Ce phénomène pourrait être accentué avec les instabilités politiques internationales, les exigences environnementales de la société ou encore des volontés politiques de pays développés de l'OCDE de se réindustrialiser.

CONTACT

UMR IDEES CNRS

Université Le Havre Normandie / 25, rue Philippe Lebon / Le Havre

Tél. : 02 61 68 12 42/ **E-mail** : ronan.kerbiriou@univ-lehavre.fr

http://www.projet-devport.fr/