



Relations internationales, économie et transport maritime

Le monde vivait depuis deux ans dans l'ambiance singulière de la crise sanitaire et en espérait la fin en 2022. Le retour à une vie normale semble devant nous nonobstant la menace latente de nouveaux variants. Pourtant, en février 2022, la guerre a fait son retour en Europe. L'agression russe contre l'Ukraine est une tragédie humaine qui choque légitimement l'Europe et perturbe fortement l'économie. Dans ces derniers jours de mars, il est impossible de savoir ce que sera le destin de l'Ukraine, en revanche, les conséquences économiques sont lisibles rapidement pour le pays envahi et le pays agresseur. Le transport maritime est déjà affecté au travers des produits agricoles et des énergies. Derrière ce conflit c'est le rappel de la complexité géopolitique de ce début du XXIe siècle. La lecture binaire des oppositions entre blocs a disparu au profit du multilatéralisme mais aussi de l'accumulation de conflits de tous types (dictatures répressives, implosions d'États, conflits de voisinage, rivalités régionales). Les grilles de lecture sont complexes devant l'enchevêtrement des tensions. Parallèlement, le monde n'a jamais été aussi entremêlé économiquement. C'est la marque même de la globalisation de relier tous les États dans des liens d'interdépendance. Le pari même des Européens est de démontrer à Moscou que l'emprise sur l'Ukraine aura un prix économique tout en admettant que cela ne soit pas neutre pour eux même. Le transport maritime comme outil de la globalisation est donc affecté par les heurts de la géopolitique contemporaine. Petit retour sur 20 ans de globalisation et de désordre mondial.

Les années 2000

À considérer que l'an 2000 a ouvert le nouveau siècle du point de vue économique il a mal commencé. En effet le 13 mars 2000, la chute du Nasdaq a signifié la fin d'une bulle boursière autour des nouvelles technologies créant une petite récession touchant surtout les États-Unis. Pour le transport maritime, cela se traduit par une activité de stagnation en 2001 (+0,7%). L'année devient tragique avec le 11 septembre 2001 et les terribles attentats contre les États-Unis. En géopolitique, c'est une réaction forte contre l'islamisme avec l'intervention anglo-américaine contre le régime taliban en Afghanistan. Avec le second mandat de Georges Bush, la politique des néoconservateurs entraîne un certain nombre de pays contre l'Irak en mars 2003. La présence américaine va durer jusqu'en décembre 2011

avec une conséquence économique du retour de l'Irak dans l'économie pétrolière.

Avec une crise économique et un nouveau conflit au Moyen-Orient, la décennie des années 2000 était à l'évidence mal partie. Pourtant, un mouvement de fond était en cours. En effet, depuis le cœur des années 80, les délocalisations vers les pays ouverts d'Extrême-Orient alimentent la croissance de la conteneurisation. Ce phénomène a même provoqué une surchauffe en 1997-1998 baptisée comme "crise asiatique". Un tournant est pris le 11 décembre 2001 avec l'adhésion de la Chine à l'OMC après quinze ans de négociations avec les États-Unis et l'Europe. Les Occidentaux y voyaient l'ouverture d'un gigantesque marché. Certes, les produits *made in China* pouvaient aussi entrer et remplir les magasins mais au profit du pouvoir d'achat des consommateurs.

Il est évident que les emplois des délocalisations ont un coût social dans les pays développés mais leurs économies sont dans une relative prospérité à l'époque favorisées par les taux bas menés par les banques centrales. Sur les deux rives de l'Atlantique, cela favorise l'immobilier et les bourses alors que le crédit facile alimente une forte consommation. Depuis 2004, les pays d'Europe centrale sont entrés dans l'UE et au travers des délocalisations participent désormais à la dynamique continentale.

L'euphorie économique a des conséquences maritimes, le volume de marchandises passe de 6,3 Mds de tonnes en 2000 à 8,5 Mds de tonnes en 2007. Les conteneurs venus d'Extrême-Orient augmentent rapidement notamment parce que la Chine devient l'atelier du monde mais en retour elle importe de plus en plus de matières premières énergétiques, minières et agricoles. La globalisation économique se met en place avec le rôle majeur du transport maritime. Néanmoins, les flottes ont été constituées durant les années 90 sur un contexte de développement lent, en 2006 / 2007 les navires manquent et les taux d'affrètement explosent. Le monde maritime connaît aussi sa bulle de prospérité.

Nonobstant l'enlisement américain en Irak, la géopolitique ne pose pas trop de soucis dans les années 2000, l'Occident perçoit encore mal qu'il nourrit économiquement chaque jour par ses importations le géant économique. La forte croissance chinoise est encore vue comme un futur marché et non comme une menace. Toutefois, à court

terme la menace est interne pour les Occidentaux car la machine se grippe au cœur même de la première économie mondiale. En 2007, les premiers signes proviennent de l'immobilier avec la crise des *subprimes* qui se transforme en choc financier et boursier le 15 septembre 2008 avec la chute de la banque Lehmann-Brothers.

La crise économique est alors terrible avec des chutes brutales de croissance des PIB en 2009 que l'on n'a pas vues depuis longtemps. C'est aussi un coup d'arrêt pour le transport maritime (-4,1%). Pourtant, le krack économique est rapidement effacé et dès 2010 (+9,7%) la situation s'améliore pour l'économie comme l'économie maritime.

Les années 2010

La nouvelle décennie débute avec une parité euro dollar désormais favorable à la monnaie européenne, mais un prix du pétrole relativement élevé. À ces situations conjoncturelles, s'ajoute un élément structurel qui a son importance, la machine du crédit facile n'est plus possible et doit donc provoquer une limite à la surconsommation, mais d'un autre côté le "made in China" tire les prix vers le bas alimentant les flux de conteneurs qui poursuivent leur progression. La globalisation peut poursuivre sa route et a une traduction dans les vracs secs et liquides. En 2011, les trafics de fer et de charbon atteignent chacun le milliard de tonnes tirés par la demande chinoise.

Au début des années 2010, Barak Obama entame son premier mandat et se débarrasse de l'enlèvement irakien (mais pas de l'Afghanistan). L'économie américaine garde le cap de la croissance durant la décennie autour de +2%. L'émergence rapide après 2010 des hydrocarbures non conventionnels (gaz et pétrole de schiste) fait baisser le coût de l'énergie. Le volume de conteneurs pleins importés symbolise lui la santé américaine de 15,4 M d'evp en 2010 à 21,8 M en 2018.

Pour l'Europe c'est tout l'inverse. La crise de 2008 connaît un prolongement mais pour les États les signes d'alerte arrivent d'Irlande, du Portugal et d'Espagne en 2010, mais en 2011 c'est la Grèce qui lance ce que l'on va appeler la crise des dettes souveraines. Grossièrement, pas plus que les ménages, les États peuvent vivre à crédit. Or pour lutter contre la crise qui touche la zone euro (négative en 2012 et inerte en 2013), la banque centrale, à l'instigation des pays d'Europe du Nord, joue sur une politique d'austérité. Le remède de cheval n'est guère efficace et la croissance européenne montre des signes de grande faiblesse. L'Europe est en crise. Là encore le conteneur le démontre avec une baisse des volumes d'importation asiatique en 2012.

Pendant ce temps le monde connaît des bouleversements conséquents. En 2011, le printemps arabe fait tomber les régimes en Tunisie et en Égypte. La Libye, le Yémen et la Syrie entrent en guerre civile. Pire au Nord de l'Irak s'organise le territoire de l'islamisme radical et violent de Daesh qui par le terrorisme touche le reste du monde. Il faut un effort militaire occidental pour soutenir les forces opposées à Daesh, pour éradiquer le phénomène qui reste néanmoins sans conséquences économiques puisque le potentiel pétrolier de l'Irak n'a pas été trop affecté.

Au milieu de la décennie, le marché pétrolier connaît un mouvement singulier. Les monarchies du golfe persique voient mal le développement du pétrole de schiste américain qui n'est rentable qu'à un certain niveau de marché. Aidée par le retour de la forte production de l'Irak et de l'Iran (apaisement du dossier nucléaire), l'OPEC augmente sa production et le prix du pétrole s'effondre à un niveau très bas en février 2016¹. Comme à chaque baisse du baril, le transport maritime pétrolier profite alors des prix bas à la faveur des mouvements spéculatifs qui suscitent des mouvements et du stockage.

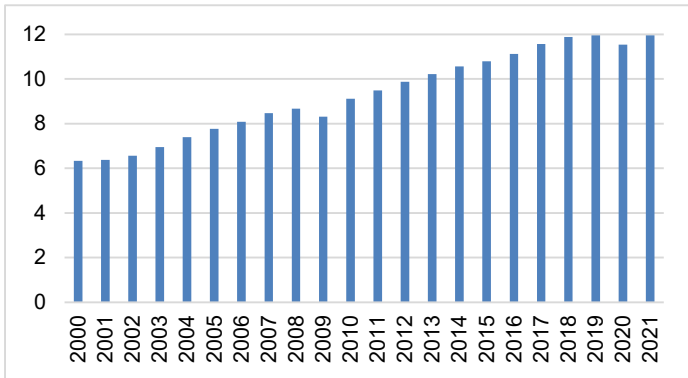
La baisse du baril est aussi une bonne nouvelle pour l'Europe² d'autant plus que le changement de cap de la banque centrale européenne permet le retour à des taux directeurs bas. La relance européenne peut se mettre en branle avec le retour à la croissance de la zone euro après 2015. La seule ombre au tableau est le vote britannique du Brexit en juin 2016, l'UE va perdre, à terme, l'une de ses principales économies.

L'embellie européenne provoque en 2015 le rapprochement de l'euro et du dollar qui nourrit en retour une petite réduction des importations en Europe. Cette baisse, dans un contexte de guerre des prix entre les armateurs, provoque une chute des taux de fret du conteneur. Se produit alors une petite crise du conteneur dont l'utilité est finalement de réduire la surcapacité apparue depuis 2008. En effet loin de s'adapter à une demande moins exponentielle après la crise de 2008-2009, l'offre de la conteneurisation a continué de grossir et de trop grossir, entretenue par des commandes nombreuses et la course au gigantisme. La crise du conteneur de 2016 ne réduit pas le nombre de navires, mais le nombre d'armateurs majeurs avec la faillite d'Hanjin et un mouvement de fusions / acquisitions. Le résultat est une consolidation du conteneur autour d'une poignée d'armateurs européens (Maersk, CMA CGM, MSC, Hapag Lloyd) et asiatiques (Cosco, ONE, Evergreen, Hyundai).

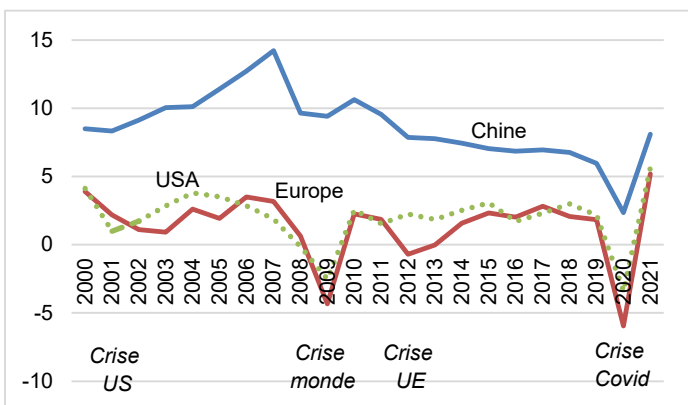
¹ La catastrophe nucléaire de Fukushima a elle modifié le marché du gaz en polarisant le marché du GNL vers le Japon durant plusieurs années aux côtés d'une forte demande des autres pays d'Asie.

² L'affaiblissement des exportateurs se traduit aussi par une baisse de leur demande auprès des économies développées.

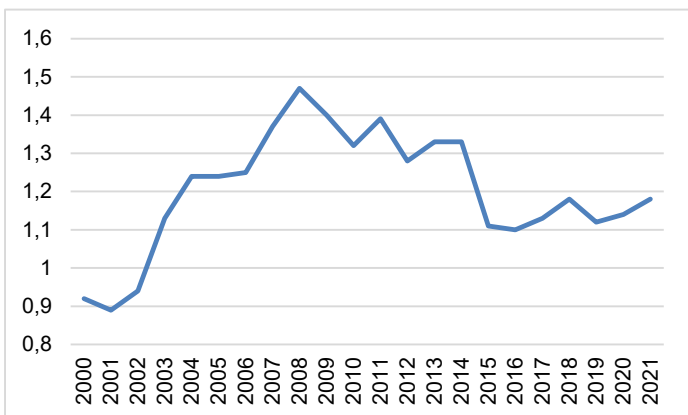
Le transport maritime 2000-2020 (Mds tonnes)



Croissance annuelle du PIB : USA, UE, Chine (%)



Parité du dollar avec l'euro



Prix du baril de Brent (\$)



Sources Tab p 3 & 4 : Clarksons, OMC, Boursorama, Alphaliner

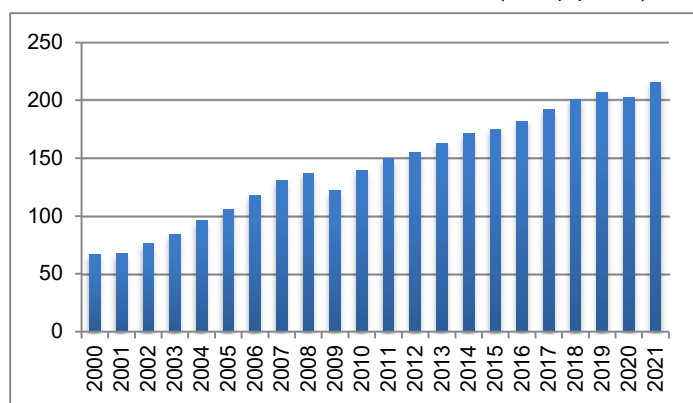
En matière de géopolitique, dans ces années 2010, les grands pays du monde ont chacun leur dynamique. Pour la Russie de Vladimir Poutine, c'est une première démonstration de force avec en 2014, l'annexion de la Crimée ukrainienne et l'appui au séparatisme des régions frontalières du Donbass. Ailleurs, avec l'appui des urnes, s'affirment des dirigeants au pedigree plutôt radical (Erdogan en Turquie, Bolsonaro au Brésil, Modi en Inde). Le monde multipolaire est donc d'autant plus difficile avec l'émergence de dirigeants nationalistes plutôt rugueux dont pourtant les pays profitent pleinement de l'économie globalisée. Le seul pays exclu de cela est l'Iran qui paye les sanctions américaines de son ambition nucléaire affectant le transport maritime comme en 2018.

Pendant ce temps, la Chine continue sa progression comme méga-économie. Ses conteneurs diffusent les produits de toutes sortes alors qu'elle aspire des volumes jamais vus de fer, nickel, bauxite, charbon, pétrole, gaz, soja. Dirigeant depuis 2013, Xi Jinping affirme la Chine comme une puissance économique et politique. Si le régime est assez rude dans sa volonté d'emprise de mer de Chine méridionale, à l'international il développe le concept des nouvelles routes de la Soie, c'est-à-dire une diplomatie économique autour de la construction d'infrastructures. Il s'agit en partie de nouveaux ports qui associés à la puissance des deux conglomérats maritimes (Cosco, China Merchants) montrent que la Chine se développe aussi comme une grande puissance commerciale maritime (deuxième flotte mondiale derrière la Grèce).

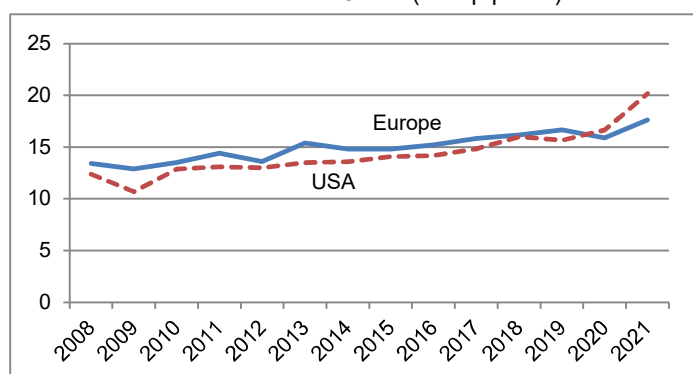
Crise sanitaire et temps guerre

Dans la seconde partie des années 2010, la puissance chinoise n'empêche pas le ralentissement de la croissance économique. Certes les produits envahissent le monde, mais se dégage l'idée que la globalisation va vers sa maturité. L'Occident ne peut consommer plus, les pays émergents n'ont pas de réserve de surdéveloppement et les pays producteurs de matières premières sont trop dépendants des marchés. Le commerce maritime mondial ralentit en conséquence (+0,5% en 2019) même s'il a doublé en vingt ans pour atteindre les 20 Mds de tonnes. À l'automne 2016, ce sont des États-Unis qu'est venue la surprise. L'élection de Donald Trump est le retour de l'Amérique conservatrice mais avec une volonté de lutter contre l'une des failles de l'économie américaine qu'est l'invasion des produits chinois. De fait, la guerre commerciale de l'administration Trump réduit de 14 à 13 M d'evp pleins de Chine en 2019 au profit de l'Asie du Sud-Est et du Mexique.

Trafic mondial de conteneurs 2000-2021 (M evp pleins)



Traffics d'Extrême-Orient (M evp pleins)



Néanmoins, en 2018 et 2019, la globalisation peut paraître menacée par le nationalisme économique américain mais si les États-Unis importent beaucoup et ils exportent aussi des grains et des énergies pour ne parler que des marchandises. C'est le principe même d'un monde global, des flux dans tous les sens à la faveur des avantages locaux (matières premières, technologies, coûts). Seulement, les États-Unis démontrent que dans le cadre d'une démocratie les citoyens peuvent exprimer leur opinion. Les régimes autoritaires n'ont pas ce souci mais ont une obligation de prospérité et notamment la Chine. En 2020, une nouvelle décennie se profile. Il paraît évident que la globalisation manque un peu de tonus. Le monde se demande si Donald Trump va conserver son pouvoir après cinq années de folie médiatique mais avec une économie américaine toujours vaillante. L'Europe est en petite croissance ce qui est déjà satisfaisant même si on se demande quel sera l'effet du Brexit. La croissance chinoise est, depuis 2012, sous les 8%. Enfin, le prix du pétrole autour de 70 \$ le baril, satisfait importateurs et exportateurs. Un événement imprévisible se produit durant l'hiver 2020 avec l'apparition d'une maladie aussi dangereuse que transmissible. La covid provoque l'une des plus grandes crises sanitaires de l'histoire humaine. Le confinement quasi mondial laisse l'idée d'une grande crise économique. Le prix du pétrole s'effondre et crée une petite bulle autour du marché maritime sectoriel. Les acteurs du conteneur

pensent qu'ils vont connaître une chute de la demande devant l'impact sur la vie des consommateurs notamment occidentaux. Pourtant se produit un phénomène impensable. Privés de leur activité de loisirs et de vacances et surtout du côté américain, les consommateurs achètent des produits manufacturés. Le volume des conteneurs importés progresse aux États-Unis en 2020 et surtout fortement en 2021 (+21%). C'est moins le cas en Europe (+10%) mais la conteneurisation est la grande gagnante de la crise sanitaire. De leur côté, les vracs liés à l'industrie payent le ralentissement des économies alors que le pétrole est pénalisé par le ralentissement des transports. Le gaz bénéficie lui d'une demande surtout venue d'Asie. Il n'y a pas de "monde d'après" bien différent au début 2022. La globalisation associe Chine et États-Unis autant que la géopolitique les opposent. L'espace Pacifique enchevêtre les intérêts et les oppositions (ex. le petit conflit Australie - Chine). L'Europe est une puissance économique mais aussi un assemblage d'États aux intérêts variables. La Russie et la Turquie lui sont des voisins singuliers et le Moyen-Orient (Israël, Égypte, monarchie du Golfe, Iran) toujours aussi compliqué. L'Afrique du Sud, le Brésil, l'Inde ou l'Indonésie sont des nations qui comptent sur l'échiquier politique et économique mondial. Notre monde ressemble bien à celui du XIX^e siècle avec des puissances de divers degrés d'importance et de rivalités mais tous participants à des cycles d'échanges et d'interdépendance. Dès lors, l'agression russe sur l'Ukraine est un grain de sable dans la globalisation. Elle perturbe les échanges internationaux. Entre la fermeture des ports bombardés d'Ukraine et les menaces sur les navires et les marchandises russes, la guerre a une importance maritime. L'Europe a fait le pari de son interdépendance avec la Russie. Elle en reçoit la moitié de son pétrole et de ses produits raffinés, 15% de son GNL (et 37% du méthane en gazoduc). Par ailleurs, de nombreux pays se demandent comment vont évoluer les marchés agricoles en prix comme en volume. C'est donc le retour de la guerre et des sanctions économiques, pas contre un petit état (Serbie, Syrie, Libye) mais contre une puissance politique et un acteur majeur de l'économie énergétique et alimentaire mondiale. V. Poutine a franchi un Rubicon du monde global, on ne risque pas des enjeux économiques pour des problématiques politiques. La globalisation est une sorte d'équilibre des interactions. Ni les problèmes du Moyen-Orient ni ceux d'Extrême-Orient n'avaient remis cela en cause. La Russie l'a fait, l'année 2022 va aussi être très singulière.

Paul TOURRET