



© H.D.

■ Randy Chen, conseiller du président de Wan Hai

**JOURNAL DE LA MARINE MARCHANDE (JMM) : WAN HAI OPÈRE PRINCIPALEMENT DANS LES ROUTES EN INTRA-ASIE. COMMENT SE COMPORTE LE MARCHÉ ?**

**RANDY CHEN (R.C.) :** En effet, nous opérons 75 % de notre chiffre d'affaires sur le marché intra-asiatique. Un marché qui reste difficile. Les autres activités se font surtout sur les lignes est-ouest. Sur le marché asiatique, de nombreux contrats se font au coup par coup, ce qui donne une dynamique intéressante des taux de fret. Nous devons aussi faire face à des déséquilibres. Les trafics en sortie de Chine sont pleins et les retours se font souvent à vide. Cela ne signifie pas que les taux de fret retour soient à zéro, tout a une valeur. Au final, nous demeurons bénéficiaires mais avec une gestion serrée de nos marges.

**JMM : WAN HAI A COMMANDÉ PLUSIEURS NAVIRES DE 4 500 EVP. PENSEZ-VOUS QUE LE MARCHÉ INTRA-ASIE SUPPORTERAIT DES NAVIRES PLUS GRANDS ?**

**R.C. :** Nous avons reçu cinq navires au cours des derniers mois. Ils ont tous une capacité de 4 500 EVP. Ils sont parfaitement adaptés à notre marché de prédilection qu'est l'intra-Asie. Les navires de type Panamax ne sont pas adaptés. Nous restons sur ce type de navires. Les taux de chargement ne suffisent pas. Il faut savoir gérer en fonction de la demande. ■

**ASIAN LOGISTICS AND MARITIME CONFERENCE**

## La révolution maritime est en marche

*La sixième édition de l'Asian Logistics and Maritime Conference (ALMC), qui s'est déroulée le 7 novembre à Hong Kong, a réuni les armateurs et analystes des milieux maritimes pour tenter de dresser le visage de ce que sera le monde maritime de demain. Si une révolution du monde maritime est en marche, il est encore trop tôt pour savoir qui en sera le principal bénéficiaire.*

**D**ès les premières minutes de la sixième édition de l'Asian Logistics and Maritime Conference (ALMC), Patrick Low, ancien directeur à l'OMC et actuellement vice-président du Fung Global Institute, a démarré la conférence sur une note un peu pessimiste : « Les nouvelles ne sont pas forcément bonnes. Après avoir enregistré des croissances de 5,5 % du commerce international, nous avons constaté une hausse de 3,5 % en 2012 et nous estimons qu'en 2013, elle ne devrait pas dépasser 2,5 % ». Pour ne pas brosser un tableau trop noir, il se reprend et évalue l'année 2014 sur un rebond avec une hausse du commerce international de 4,5 %. Si, mondialement, le commerce tend à s'essouffler, les relations commerciales intra-asiatiques se portent comme un charme avec une hausse de 10 %, « les chiffres des vingt dernières années montrent que ce commerce a été, en moyenne, en augmentation de 20 % ». Dans ce contexte économique, le transport maritime tire son épingle du jeu. Justin Zatoureff, responsable pour la logistique dans le cabinet KPMG, explique l'importance de la logistique en Asie. « En Chine, 18 % du PIB sont consacrés à la logistique. Ce chiffre s'élève à

20 % en Inde et à 8 % en Allemagne. » La France étant trop en-dessous, il n'a pas pu citer le chiffre. Dans ce cadre, les pays d'Asie du Sud-Est ont décidé de créer une communauté des États d'Asie du Sud-Est. « Il s'agit de créer une communauté économique stable et prospère », a souligné Chackrit Duangphastra. Il faut s'inspirer du modèle européen sans pour autant aller jusqu'à créer une monnaie unique. » Cet accord de communauté doit porter sur une douzaine de secteurs qui comprennent, outre la logistique, l'agroalimentaire, l'automobile, le transport aérien, l'électronique.

Concernant le volet logistique de l'accord, quatre éléments essentiels ont été identifiés. En premier lieu, dans le cadre de cette libéralisation des échanges intra-asiatiques, les différents partenaires prévoient de mettre en place des outils pour la facilitation portuaire, d'encourager la simplification des formalités et la dématérialisation par des guichets uniques, d'améliorer les connexions terrestres entre les pays et d'étendre les capacités logistiques des différents acteurs. « Cela représente une véritable révolution, un changement sans précédent pour l'économie chinoise », a déclaré Georges Yeo, président de Kerry Logistics, qui voit avec cet accord la concrétisation d'un commerce entre la Chine et ses voisins directs. « Les Chinois sont volontaires sur cette interconnexion avec leurs voisins, et pas seulement par voie terrestre, mais aussi par voie maritime pour



© H.D.



© H.D.

relier les Philippines et l'Indonésie. » Le gouvernement chinois a récemment déclaré vouloir faire de ses investissements en matière d'infrastructure une priorité. Toute la problématique pour le responsable de Kerry Logistics viendra du financement de ces infrastructures. Donnant l'exemple du corridor reliant la ville de Kunming, dans le sud-est de la Chine, à Bangkok en Thaïlande, la difficulté viendra surtout de la monnaie à utiliser pour financer l'ensemble du projet. « Il faudra certainement s'appuyer sur le RMB chinois », suggère Georges Yeo. Pour Robert Li, directeur logistique de Lenovo en Asie Pacifique, la solution ferroviaire ne doit pas être oubliée dans cette communauté. « Toute

la question est de savoir quelle sorte de logistique nous souhaitons avoir, pour quel type de marché. Nous devons réaliser des infrastructures qui soient en adéquation avec nos attentes », continue le chargeur.

### « Penser Asie, penser Hong Kong »

Et quel rôle jouera Hong Kong dans cette communauté intra-asiatique ? En premier lieu, les intervenants s'accordent pour lui donner une place portuaire de premier plan. Mais la ville doit aussi jouer un rôle central. Dans ce contexte, le Hong Kong Trade Development Council (HKTDC) a lancé une campagne pour expliquer son rôle : « Penser Asie, penser Hong Kong. » « Notre cité a un rôle à jouer pour permettre aux industriels du monde de développer ses relations avec la Chine », explique Jenny Koo, directrice du service promotion

du HKTDC. Pourquoi faire le choix de Hong Kong quand la cité de Shanghai tend à se développer ? La free zone de Shanghai reste encore floue, explique la directrice du HKTDC, et l'avantage premier de Hong Kong est d'être régie par la Common Law, les règles inspirées par la Grande-Bretagne. La cité du sud de la Chine a mis sur pied un accord avec les autorités chinoises sous le nom de Cepa (Closer Economic Partnership Agreement), qui s'apparente à un accord de libre-échange. Ainsi, toutes les marchandises fabriquées à Hong Kong sont détaxées, ce qui se décline jusqu'aux sociétés logistiques qui peuvent éviter de payer des taxes sur leurs biens entreposés. Outre cet aspect, Hong Kong joue le rôle d'une plate-forme financière pour les sociétés travaillant sur l'Asie. « Notre système financier aide l'économie chinoise », souligne Jenny Koo. Et cette place, le directeur du World Trade Council, Ron Widdows, l'a déclinée sur l'industrie maritime. « Le système développé par les sociétés de type KG en Allemagne est devenu obsolète. Les banques ont quitté l'industrie maritime. Depuis la crise de 2008, dont le point de rupture se situe en 2009, nous avons besoin de nouvelles sources de financement, et Hong Kong, voire plus généralement l'Asie, peuvent prendre cette place. » ■ Hervé Deiss



© H.D.

■ Ron Widdows, président du WSC et de Rickmers

### JOURNAL DE LA MARINE MARCHANDE (JMM) : RON WIDDOWS, VOUS ÊTES PRÉSIDENT DU WORLD SHIPPING COUNCIL ET DE RICKMERS. À TITRE INDIVIDUEL, QUELLE EST VOTRE ANALYSE DU MARCHÉ ?

RON WIDDOWS (R.W.) : L'industrie maritime vit dans un état de surcapacité d'environ 15 % qui devrait durer encore quelques années. De plus, les marchés financiers opérant dans le secteur se sont effondrés avec la crise. Tous les armateurs ont entrepris des réductions de coûts mais elles n'ont pas suffi à compenser les pertes engendrées par les taux de fret.

### JMM : PENSEZ-VOUS QUE 2014 SERA MEILLEURE QUE 2013 ?

R.W. : Selon nos propres estimations, l'année à venir ressemblera à celle qui se termine. Seules quelques niches pourraient voir une croissance comme les colis lourds. Dans la conteneurisation, il faut observer le renouvellement des contrats sur le Transpacifique. Si des augmentations interviennent, ce sera un bon signe.

### JMM : QUELLES ACTIONS LES ARMATEURS DOIVENT-ILS ENTREPRENDRE RAPIDEMENT ?

R.W. : La construction de navires de grande taille n'est pas suffisamment économe en soute. Il faut changer les modèles de construction et surtout retrouver le chemin des chantiers de démolition. ■



## Hong Kong Trade Development Council en France

Le Hong Kong Trade Development Council a d'ores et déjà lancé sa campagne de promotion auprès de nombreux pays. Après avoir été en Grande-Bretagne, il prévoit de tenir une conférence sur ses offres de service en France dans le courant du mois d'octobre 2015. La date avancée est le 28 octobre, soit dans une vingtaine de mois. « Il nous paraît important de venir en France. Nous avons plus de 300 sociétés françaises basées dans notre ville à ce jour », explique Jenny Koo, directrice de la promotion du HKTDC.