

Les transporteurs asiatiques après la crise

Au cœur du commerce mondial, l'Asie a été durement affectée par la crise de celui-ci en 2008-2009, et ses grands transporteurs, aériens comme maritimes, ont encaissé un contrecoup brutal. Pour autant, la dynamique de progression qui les a menés au premier (pour l'aérien) ou deuxième (pour le maritime) rang mondial, ne paraît pas remise en cause.

Le transport aérien en voie de réorganisation



En lançant début 2011 China Eastern Cargo, la compagnie aérienne chinoise affiche ses ambitions sur le fret

son chiffre d'affaires baisser de 32% (la baisse des recettes unitaires ajoutant ses effets à celle des volumes). A l'inverse, Cathay Pacific était la seule à limiter la casse, avec un glissement contenu à 6,4% de son activité cargo en 2009.

Redistribution chinoise

Ce dernier résultat, imputable en bonne partie au positionnement de la compagnie hongkongaise par rapport à la Chine, explique l'importance que revêt pour tous les acteurs régionaux la réorganisation du marché du fret aérien dans ce pays.

2010 a en effet vu une série de grandes manœuvres qui répondent clairement à la volonté des autorités chinoises de redistribuer des cartes jusqu'alors essentiellement aux mains des compagnies étrangères, au profit de ses grands transporteurs.

Sur l'année écoulée, chacune des trois "Majors" qui structurent le transport aérien en Chine a ainsi passé un cap décisif dans le cargo. Il s'agit d'une expansion pour China Southern, dont la flotte de freighters jusqu'alors marginale (2 B747F) a été engagée dans un quadruplement (avec la livraison des 2 premiers de 6 B777F). Et de manière plus décisive, il s'agit de réorganisations fondamentales de leur activité cargo, assorties d'une influence accrue, pour China Eastern et Air China. La première a lancé en janvier 2011 une nouvelle China Eastern Cargo qui intègre les moyens de son ancienne filiale fret, mais aussi de Shanghai Airlines Cargo, et surtout de GreatWall Airlines (dont China Eastern a acquis 51% du capital en 2010), compagnie lancée en 2008 et opérant des freighters de Singapore Airlines. Air China a, pour sa part, vu approuver en décembre 2010 la nouvelle mouture de sa filiale cargo, qui l'associe au hongkongais Cathay Pacific. Révélateur de l'importance de ces manœuvres, quatre des B747 cargo sortis du désert californien par Cathay fin 2010 sont destinés à cette joint-venture. Et Singapore Airlines, dont 3 B747F opèrent déjà sous les couleurs de GreatWall, pourrait réorienter une plus grande partie de sa flotte vers sa nouvelle association avec China Eastern.

Situé en première ligne du commerce international, le transport de fret aérien a été le premier et le plus durement atteint par la crise. Touchés comme l'ensemble des grands opérateurs mondiaux, les compagnies asiatiques qui dominent le fret aérien mondial n'en restent pas moins dans une logique de développement. Tandis que certaines se sont insérées en 2010 dans un grand mouvement de réorganisation du marché chinois du fret aérien, celles qui en ont été exclues conservent des ambitions soutenues par des investissements.

A l'été 2009, les grandes zones de stockage du désert californien, encombrées depuis 2001 par les avions passagers des compagnies américaines, ont vu arriver une catégorie de pensionnaires inconnue jusqu'alors. Repérés par les "spotters" (photographes fans d'aviation), des B747 cargo de Korean Airlines ou Cathay Pacific – les numéros un et deux asiatiques, mais aussi mondiaux, du fret aérien hors intégrateurs – ont en effet fait leur apparition sur ces parkings de mauvais augure.

Plates-formes dans la tourmente

La réalité traduite par ces images symboliques, était celle de grands acteurs asiatiques du fret aérien frappés de plein fouet par la crise.

Dès 2008 en effet, certaines des principales plates-formes régionales avaient été affectées par des baisses de trafic. Tandis que Hongkong, deuxième aéroport de fret mondial, enregistrait une baisse de 3%, Séoul reculait de 5%, et Tokyo et Taipei de 7%. En 2009 le phénomène se confirmait pour ces places (le recul cumulé sur deux ans atteignant

17% pour Tokyo, 15% pour Taipei, et 10% pour Hongkong et Séoul), et se généralisait aux autres. Si Shanghai, numéro trois mondial, limitait la casse à -3%, le trafic de Singapour chutait de 12%, et celui d'Osaka s'effondrait de 28%.

Turbulences chez les compagnies asiatiques

Les grandes compagnies asiatiques, principaux opérateurs de ces hubs régionaux, ont bien sûr encaissé directement cette évolution. Tandis que le fret aérien mondial (mesuré en tkt, tonnes-kilomètres transportées) décrochait selon l'IATA de 10,7% entre 2007 et 2009, et que la baisse s'établissait à 13% pour les dix premiers transporteurs mondiaux, plus exposés, elle approchait 15% pour les quatre compagnies asiatiques (Korean, Cathay, Singapore et la taïwanaise China Airlines) situées dans ce Top 10. Les plus affectées s'avéraient logiquement être les compagnies basées sur les hubs les plus fragilisés, China Airlines enregistrant une chute de 22% de son trafic 2009 par rapport à 2007, tandis que sur la même période la japonaise Nippon Cargo voyait

Ambitions intactes

Cette redistribution des cartes par les autorités chinoises a clairement fait des laissés pour compte. Lancée avec des grandes ambitions en 2008, GrandStar Cargo dans laquelle Korean est partie prenante, n'opère toujours qu'un B747 en 2011. Et la taiwanaise China Airlines

s'est retirée en 2010 de Yangze River Express, faute de perspectives suffisantes.

Ces exclus sont cependant loin d'une posture de repli. Korean Air Cargo attend ainsi la livraison de cinq exemplaires du B747-8F, qui constituera la nouvelle référence du transport aérien massi-

fié. Et le japonais Nippon Cargo est le plus gros commanditaire de ce modèle, avec 14 appareils. Sérieusement secouées par les turbulences de la crise, les compagnies cargo asiatiques n'ont pas renoncé à leur prééminence, ni à leurs ambitions, pour autant.

Transport maritime Relance après le creux de la vague

PORT DE SINGAPOUR



Si le trio de tête du transport maritime est européen, les armateurs asiatiques détiennent 40% des capacités conteneurisées

Touché par la crise après le transport aérien, le transport maritime a essuyé une tempête en 2009. Mais là aussi, malgré l'ampleur du choc les ambitions asiatiques ne sont pas remises en cause. Et les carnets de commandes simplement retardés au creux de la vague, promettent une progression des opérateurs de la région sur les années à venir.

Si neuf des dix premiers ports à conteneurs d'Asie étaient restés en légère croissance en 2008, la tempête les a frappés de plein fouet en 2009. Les chutes de trafic ont dépassé 10% pour les plus grands ports chinois (-11% à Shanghai, -14% à Hongkong, -15% à Shenzhen) aussi bien que coréen (-11% à Busan) ou taiwanais (-11% à Kaohsiung, après -6% en 2008 déjà), sans parler du recul de 13,5% enregistré par Singapour, numéro un mondial.

CA en chute libre

En termes de volumes, les grands armateurs asiatiques ont un peu mieux résisté que leurs bases d'opérations. Si Cosco, numéro un chinois, a vu son trafic plonger de 9,6% en 2009, son compatriote CSCL a limité la baisse à 3,7%, le coréen Hanjin à 6%, et le singapourien APL à 7%. Mais pour apprécier l'ampleur du choc subi, il faut tenir compte de l'effet prix (effondrement des tarifs) associé à cet effet volume.

Les 7% de baisse du trafic d'APL, se sont ainsi traduits par une chute de 31% du chiffre d'affaires. Et chez les armateurs communiquant cette seule donnée, on retrouve les mêmes proportions abyssales, avec -33% de ventes en 2009 pour le taiwanais Evergreen, et -36% chez le japonais NYK.

Reprise des commandes de navires

Comme partout dans le monde, cette tempête a contraint les armateurs asiatiques à repousser des livraisons et immobiliser des navires. Mais elle ne s'est pas traduite par des annulations de commandes. Mieux encore, en juin 2010 le taiwanais Evergreen, exception parmi les grands armateurs mondiaux parce que très conservateur dans sa politique d'acquisitions depuis plusieurs années, a signalé le retour à l'expansion, en annonçant une commande de 10 navires de chacun 8.000 evp de capacité. Evergreen a ainsi rejoint l'ensemble de ses concurrents régionaux, qui tous, à travers la crise, ont maintenu des carnets de commandes importants.

Leur évolution ne remet pas en cause la position du trio européen (Maersk, MSC et CMA-CGM) qui domine le secteur, engagé dans la même logique de commandes. Mais avec plus de 1,1 million d'evp de capacités supplémentaires commandés par Cosco (400.000 evp en commande), Hanjin (250.000 evp), CSCL, APL, NYK et Evergreen, les armateurs asiatiques vont passer à court terme de 38% à 40% des capacités détenues par le Top 10 mondial. Ils confirment ainsi leur poussée au deuxième rang du transport maritime mondial. ■ *Jean-François Dufour*

Besoin d'y voir plus clair pour élaborer votre stratégie ?

Le 2^e PIB mondial ★ 17% de l'énergie produite dans le monde ★ 22% de la chimie ★ 25% des véhicules automobiles ★ 47% de l'acier ★ 61% des ordinateurs... ★ Les plus importants programmes de développement mondiaux en cours dans l'aéronautique, le nucléaire civil, la grande vitesse ferroviaire... ★ 31 régions ★ 234 villes de plus de 500.000 habitants ★ 2.858 districts... ★ 434.000 entreprises industrielles dont 12 sidérurgistes majeurs ★ 20 constructeurs automobiles de rang national ★ 45 fabricants d'électronique de rang mondial...



www.chine-analyse.com

Votre source d'information stratégique sur le marché chinois