

# L'émergence des chantiers navals turcs

Décembre 2007

Fait à l'IFEA

Dans le cadre du Stage de Découverte du Monde Maritime

EV. Benoit de Lacoste Lareymondie



## **Table des matières:**

INTRODUCTION :	3
I°/ L'Industrie Navale turque aujourd'hui :	4
1°/ La flotte turque face à la flotte internationale:	4
2°/ Commerce maritime turc face au commerce maritime international :	5
3°/ L'industrie maritime, les chantiers navals :	7
II°/ Les chantiers navals turcs, un pole technique en transformation :	9
1°/ Le choix des entrepreneurs :	9
2°/Les avantages des chantiers turcs :	10
3°/ Une flotte en renouvellement, émergence d'un nouveau secteur :	12
III°/ Quelles perspectives pour l'industrie maritime turque ?	13
1°/ Une ouverture et des investissements :	13
2°/ Un secteur comportant des facteurs limitants :	14
Annexes :	17
Annexe I : Différents types de bateaux:	17
Annexe II : Evolution de la flotte turque :	19
Annexe III : Répartition de la construction turque en 2006 et 2007:	20
Bibliographies :	21

## **INTRODUCTION :**

L'industrie maritime turque a une histoire derrière elle. Il ne s'agit pas uniquement d'une industrie nouvelle apparue grâce à une conjoncture favorable. Elle doit sa présence à une longue tradition. Constantinople est liée à la construction navale par la Corne d'Or. C'est là que furent installées les premières flottes byzantines et que les Ottomans construisirent leurs galères. Elle conserve dès lors un passé qui se réaffirme aujourd'hui.

Après la première guerre mondiale, l'industrie navale se compose de quelques chantiers essentiellement placés sur la Corne d'Or et le long des côtes de la mer Noire. La construction y est essentiellement locale. C'est vers la fin des années 60, avec la libéralisation de l'économie et l'ouverture des marchés, que les turcs prennent conscience de leur potentiel. Les débuts sont difficiles car il faut affronter la concurrence, mais rapidement le phénomène se propage. On assiste entre 1965 et 1980 à la création d'un grand nombre de chantiers qui s'installent à Tuzla. La plus part de ceux qui étaient encore présents sur la Corne d'or déménagent pour les rejoindre.

Depuis, l'industrie maritime prend forme et de nouveaux chantiers se créent. Ce n'est qu'au milieu des années 90 que la production commence à augmenter, elle triple en 3 ans. Il s'agit d'un tournant stratégique pour l'ensemble des industriels du secteur. Malgré une certaine accalmie dans les années 2001-2003 due à un contexte économique difficile, l'industrie maritime continue à croître et à prendre une place de plus en plus importante dans l'économie nationale.

Comment décrire alors ce phénomène de croissance des chantiers navals. On sait que ce secteur d'activité est partagé entre les pays asiatiques qui conservent le monopole et quelques industries européennes. Malgré une forte demande des compagnies maritimes, leur production maintient une importante croissance. Face à cette hégémonie, les chantiers navals turcs représentent-ils vraiment un secteur émergent ? Pour cela nous regarderons en premier lieu l'industrie maritime turc à la lumière du contexte international. Nous pourrons ensuite analyser la particularité de ces chantiers pour finir par les perspectives qui peuvent être envisagées.

Cette étude a été réalisée dans le cadre du stage de découverte du monde maritime de l'Ecole Navale. Il a été effectué à l'Institut Français de Etudes Anatoliennes d'Istanbul sous la direction de M. Toumarkine. Le travail a consisté en premier lieu à regrouper un ensemble d'informations. Elles ont été confrontées, dans un deuxième temps, à plusieurs entretiens dans des chantiers navals ou des compagnies maritimes. Le tout s'appuie sur de nombreux rapports d'organisations nationales ou internationales du monde maritime.

## **1°/ L'Industrie Navale turque aujourd'hui :**

### **1°/ La flotte turque face à la flotte internationale:**

#### **A°) Description de la flotte internationale :**

Le commerce maritime mondial ne cesse de croître. 98% du transport des marchandises se fait par voies maritimes. Il représente dans le monde plus de 7,1 milliards de tonnes en 2006. En 2007, la flotte internationale de commerce comporte 42 872 bateaux ce qui équivaut à 1 009 524 000 DWT repartis sur 156 pays (Annexe I bis). ([1], UNCTAD 2006, p10)

La flotte internationale a augmenté de 73,4 millions de DWT entre l'année 2006 et 2007 (soit 1914 bâtiments). Il s'agit de la différence entre le nombre de bateaux construits et ceux démolis.

L'ensemble est majoritairement réparti entre une trentaine de pays. Une large part revient à l'Amérique Centrale (avec 28% de la flotte internationale répartie entre Panama 22,8% et les Bahamas 5,3%) et 18,8% des bâtiments naviguent sous des pavillons asiatiques. ([8], Christel Heidelberg, 2007, p1).

Le pavillon de complaisance définit l'influence qu'un pays peut avoir sur l'industrie navale. Cela représente la confiance que certaines compagnies accordent aux normes établies par le pays qui les accueille. Il permet à des compagnies étrangères de se placer sous la juridiction du pays qu'elles choisissent en fonction de la fiscalité, des normes de sécurité et de l'image qu'il véhicule. Tous les bateaux ne sont pas immatriculés, on estime à 61% le nombre de bâtiments navigant sous un pavillon de complaisance.

La flotte internationale est répartie en fonction de plusieurs sortes de bâtiments. La flotte majoritaire en 2007 est celle des tankers qui représente 40,7% du tonnage mondial (avec 411 millions DWT). Les tankers sont spécialisés dans le transport de matières pétrolières ou chimiques. Les « dry bulk carriers » représentent 36% de la flotte mondiale (avec 363,6 millions DWT), ils servent au transport de matériaux volumineux (ciment, céréales, charbon...). 12,7% des navires de commerce sont des portes conteneurs (avec 128,2 millions DWT). S'en suivent les cargos (comme les vraquiers ou les rouliers) et les transports de passager qui représentent une plus faible part (Annexe I). (*Idem*)

#### **B°) La flotte turque au regard de la flotte internationale :**

La flotte turque représente 0,7% du tonnage international. Elle comptabilise 1429 bateaux en 2006, ce qui équivaut à 7,2 millions DWT. On compte 448 bâtiments de tonnage supérieur ou égale à 1000 Grt (Annexe I bis). ([3], Chamber of Shipping, 2006, p11)

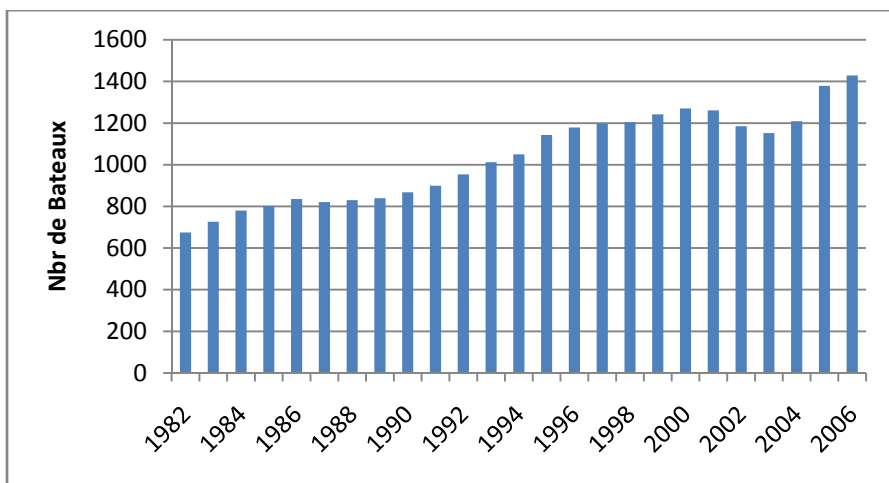


Figure 1 : Evolution de la flotte turque de 1982 à 2006 (Annexe II)

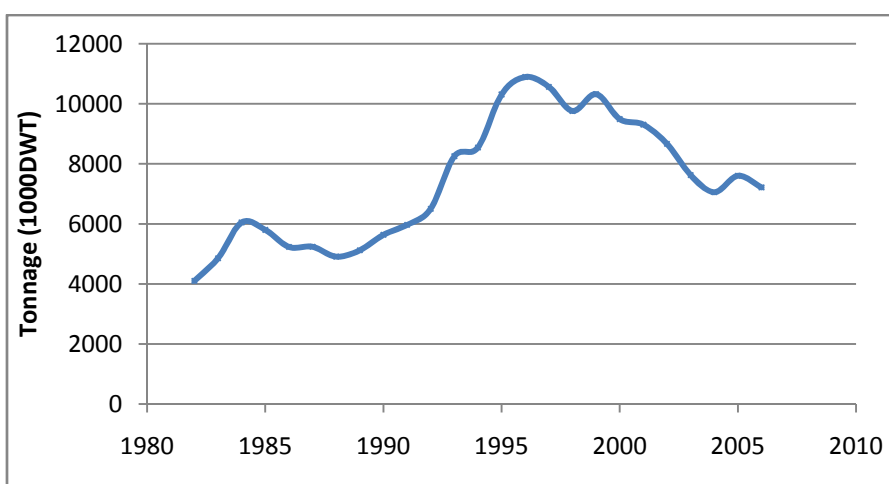


Figure 2 : Evolution du tonnage de la flotte turque de 1982 à 2006 (Annexe II)

On constate sur les figures 1 et 2 une diminution du tonnage face à une augmentation du nombre de bateaux, la flotte turque comporte de plus en plus de bateaux à faible tonnage. Nous verrons par la suite que pour répondre aux tendances de son marché elle préfère investir dans une flotte de plus petit tonnage.

D'un point de vue local, la Turquie possède une importante influence sur le commerce maritime. Seuls la Grèce, Chypre et l'Iran possèdent un tonnage plus important. Elle garde une relative importance autour de la Méditerranée. Elle est suivie par les flottes russe et égyptienne qui représentent, ensemble, 1% du tonnage mondial. (*Idem p29*)

La répartition de la flotte reste approximativement constante depuis 1997. Elle se compose de 37,2% de dry bulk-carriers, 10,1% de tankers, 3% de tankers chimiques, 1,4% de Ro-Ro, 12,3% de bateaux de pêche, 3,4% de ferries transportant essentiellement des passagers, 7,9% de remorqueurs, 2,9% de portes conteneurs, etc. (*Idem p19*)

## **2°/ Commerce maritime turc face au commerce maritime international :**

### **A°/ Commerce maritime international :**

Le PIB international affiche une croissance moyenne de 5,3%. Il est principalement porté par le taux de croissance du PIB de la Chine (10,4%) et les performances soutenues par l'industrie américaine. La croissance des échanges commerciaux (7% par an) oblige le commerce maritime à s'adapter, il croît ainsi de plus de 5% par an. ([4], *Armateur de France, 2007, p38*).

Le transport de marchandises représente plus de 7 milliards de tonnes par ans. Il est concerne essentiellement le pétrole (33,4%), des cargaisons sèches comme le métal, les céréales, le sable ou le charbon (27,4%) et des produits commerciaux (37,7%) ([8], *Christel Heideloff, 2007, p1*).

En 2006, le métal suit une courbe de croissance digne de celle des trente glorieuses avec 1,4 milliards de tonnes produites soit une augmentation de 70 millions de tonnes essentiellement acheminées vers la Chine. L'acier transporté par mer représente 730 millions de tonnes. (*Idem*)

Le trafic de charbon représente 730 millions de tonnes transportées. Il stagne au niveau du charbon à coke, mais a augmenté de 40 millions de tonnes dans le cas du charbon vapeur.

Le trafic de céréales est en pleine croissance avec 305 millions de tonnes chargées sur des navires, ce qui représente une augmentation de 17 millions de tonnes. C'est une fois de plus le marché asiatique qui a favorisé cette croissance avec l'apparition d'importations indiennes. (*Idem*)

### **B°/ Commerce maritime Turc :**

Dans le cadre des échanges commerciaux avec la Turquie, la voie maritime monopolise largement le transport commercial extérieur. En 2006, 87,4% du commerce extérieur est effectué par mer contre 1,1% par train, 10,4% par camion est 0,1% par avion. La figure 3 montre une évolution continue du transport maritime.

année	mer	rail	route	air
1997	85,5	0,3	12,5	0,4
1998	88,1	0,6	9,1	0,3
1999	88,9	0,5	8,7	0,2
2000	88,6	0,5	8,6	0,2
2001	87	0,6	10,6	0,2
2002	87,3	0,7	9,7	0,2
2003	87,6	0,8	10,5	0,1
2005	87,4	1,2	10,3	0,1
2006	87,4	1,1	10,4	0,1

Figure 3 : Transport commercial extérieur de Turquie (en%) ([3], *Chamber of Shipping, 2006, p33*)

On remarque également qu'il existe une part importante du commerce maritime qui est effectuée grâce au cabotage. Il représente en 2006, 13,6 millions de tonnes chargées et 14,6 millions de tonnes déchargées. Les cargaisons peuvent être séparées en 42% de cargaisons volumineuses (sable, ciment, charbon, ...), sèches (métal, céréales...) ou de produits finis et 58% de cargaisons liquides (pétrole, kérosène, eau...). Les principaux ports concernés par le cabotage sont Izmit, Aliaga, Canakkale, Izmir... (*Idem p34*).

L'exportation et l'importation de produits en Turquie sont principalement effectuées par voie maritime. On constate qu'en 2006 les bâtiments immatriculés à Panama sont les plus employés dans l'exportation de produits turcs (10 194 084 T). Ils sont suivis par les bâtiments turcs (9 691 395 T) et maltais (6 151 725 T). En matière d'importation, on retrouve les mêmes nationalités mais la flotte

turque domine largement avec 32 398 002 T, puis la flotte panaméenne avec 17 398 022 T, et maltaise avec 513 829 383 T. (*Idem p37*).

Sur l'année 2006, les principaux produits exportés par la mer sont le métal (7,47 millions de tonnes), le feldspath (4,4 millions de tonnes), le pétrole lourd (4,1 millions de tonnes), le ciment (2,9 millions de tonnes) et des conteneurs (19,5 millions de tonnes). A l'importation, on trouve en premier lieu le pétrole lourd (21,9 millions de tonnes), le charbon (21,6 millions tonnes), l'aluminium brut (15,1 millions de tonnes), l'aluminium en plaques (7,7 millions de tonnes), le gaz liquide naturel (3,6 millions de tonnes) et des containers (18,6 millions de tonnes). (*Idem p38*)

### **3°/ L'industrie maritime, les chantiers navals :**

Face à une telle augmentation de la demande de transport maritime, les affréteurs doivent être soutenus à la source par les chantiers navals. Une demande de plus en plus croissante se fait sentir sur les marchés et le secteur est en pleine expansion.

L'industrie des chantiers navals turcs se situe à la 8<sup>ème</sup> place mondiale avec 1 826 404 DWT construits en 2006 qui sont équivalent à 179 bateaux (soit 0,7% de la production mondiale). Elle doit faire face à une très forte concurrence des pays asiatiques car ils représentent 89,9% du marché international. La Corée du Sud a construit en 2006, 91,47 millions DWT (1274 bateaux), le Japon 1,13 millions DWT (1129 bateaux), la Chine 51,3 millions DWT (1065 bateaux) et Taiwan 2,6 millions DWT (48 bateaux). La figure 4 montre l'évolution de la production des chantiers turcs privés. Elle est une bonne approche de la tendance suivie par le secteur de l'industrie maritime car elle expose ce qui a été construit dans les dix dernières années. On remarque que la production est en pleine croissance et que la moitié est vendue à l'extérieure. (*Idem p51*)

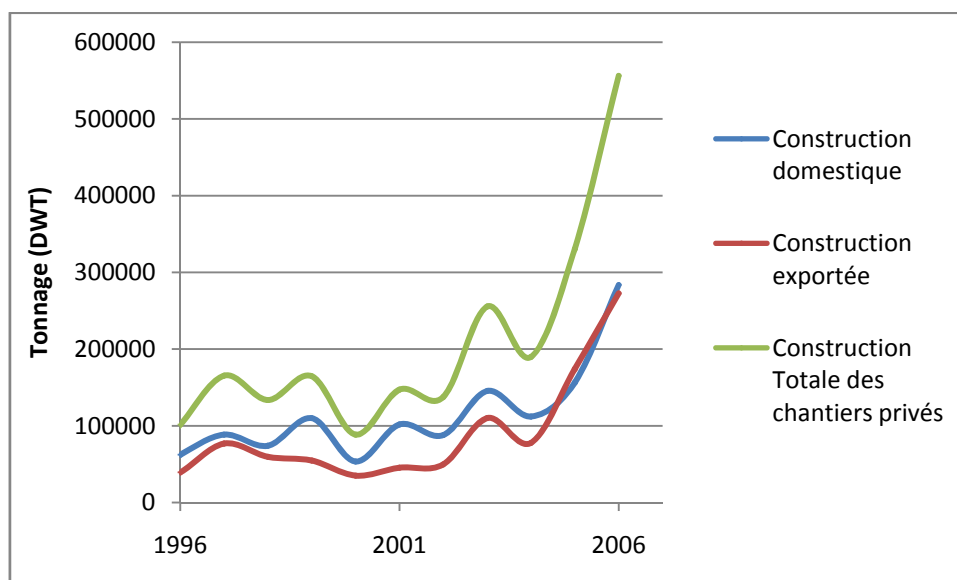


Figure 4 : Evolution de la construction navale entre 1996 et 2006 dans les chantiers privés (*Idem p50*)

Une grande part des bateaux fabriqués en Turquie est enregistrée dans d'autres pays. 31% naviguent sous pavillon maltais, 9% sous pavillons des Bahamas, 5,3% sous pavillons des îles Marshall, etc.

Le marché turc évolue en fonction de la demande et s'adapte à la diversité des marchés. Il est ainsi spécialisé dans la production de certaines unités, telle les bateaux transportant des matières

chimiques (qui représentent plus de 50% des commandes du 1<sup>er</sup> semestre de l'année 2007), les dry cargos ou les portes conteneurs. La figure 5 nous en donne un aperçu.

Un autre domaine permet à la Turquie de conserver une place honorable sur le marché de la production. Il s'agit de la construction de grands yachts de luxe. Devenant une des spécialisations nationales avec 61 yachts construits en 2006, elle se situe à la troisième place juste derrière l'Italie et les Etats-Unis.

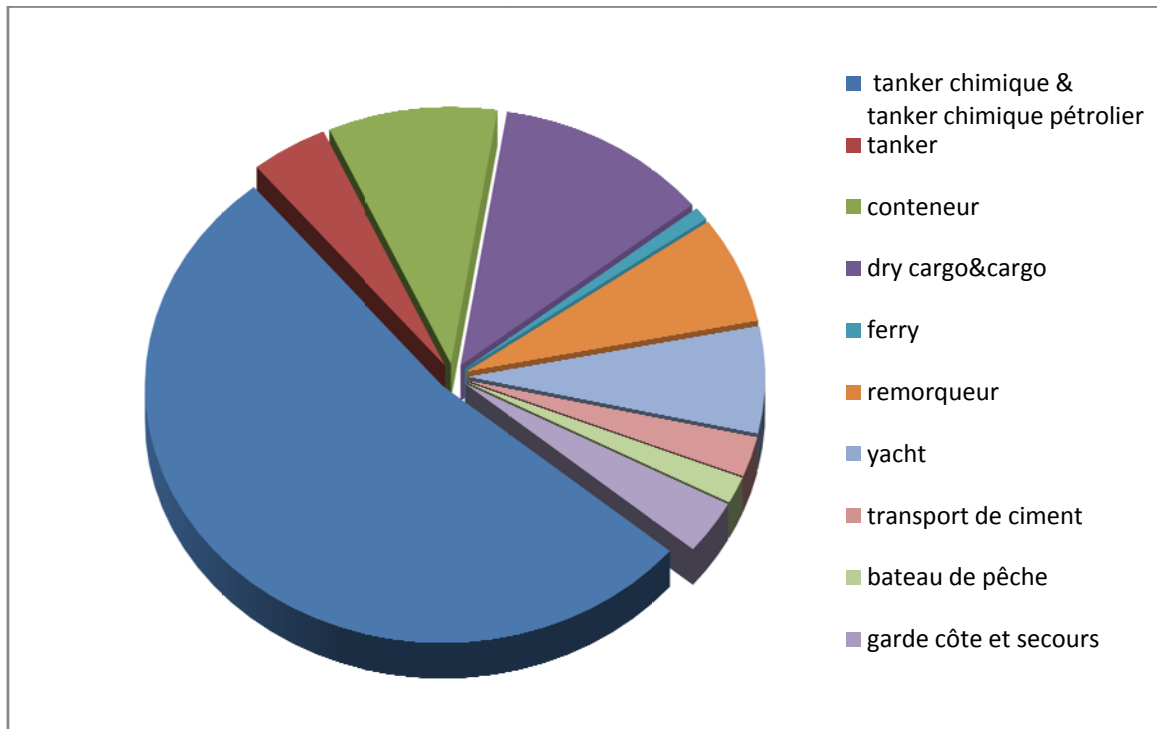


Figure 5 : Répartition de la construction navale turque au 1<sup>er</sup> semestre 2007 (Annexe II)

On observe sur la figure 6 que la plus part des chantiers sont bientôt au maximum de leur capacité. Les carnets de commandes étant pleins, il existe alors une importante augmentation du nombre de chantier navals. Actuellement on compte 62 chantiers sur la côte turque. 61 nouveaux chantiers sont en train d'être construits principalement sur la mer Noire.

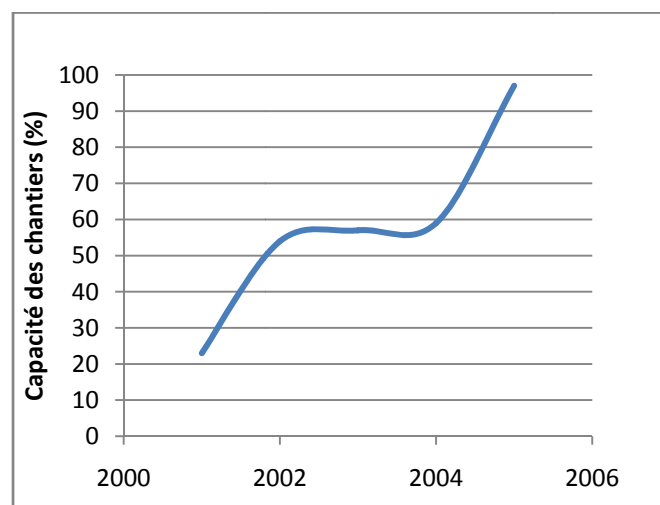


Figure 6 : Evolution de la capacité des chantiers navals turcs ([2], Chamber of Shipping, 2005, p44)



Enfin certains chantiers se spécialisent dans la sous-traitance de matériel nautique : équipements électriques, câbles, ancres, moteurs diesels, systèmes de sécurité, panneaux étanches, pompes, systèmes réfrigérants, etc. (*Idem p50*).

## **II°/ Les chantiers navals turcs, un pole technique en transformation :**

Face à l'émergence du secteur maritime en Turquie, les industriels sont confrontés à plusieurs défis et doivent continuellement s'adapter à la demande. Etant majoritairement influencés par les marchés asiatiques, ils doivent trouver leur place et la conserver. Pour cela les chantiers turcs ont choisi de se spécialiser et d'occuper au maximum la seule place étroite qui leur permettra de se maintenir et de prospérer.

### **1°/ Le choix des entrepreneurs :**

#### **A°/ La construction de faible tonnage :**

Alors que les marchés asiatiques proposent la construction de très gros porteurs, l'industrie turque a fait le choix de conserver son orientation sur les bâtiments plus petits. Ne dépassant pas les 25 000 DWT elle reste dans une gamme de secteur relativement restreinte. La moyenne du tonnage de la flotte mondiale est 23 000 DWT en 2007. Il faut cependant prendre en compte que 55,3% de la flotte mondiale ne représente que 30% du tonnage mondial. La présence de très gros porteurs se fait de plus en plus sentir. ([6], *Fred Doll & Servet Yardimci, 2006, p1*).

Les entrepreneurs turcs ont choisi cette politique pour deux raisons. Tout d'abord ils n'ont pas véritablement la place nécessaire dans leurs chantiers pour construire d'aussi gros bateaux. Leur capacité maximale peut aller jusqu'à 80 000DWT pour Deniz Endüstrisi. Les emplacements sont coûteux et les infrastructures pas adaptées.

Cependant les industriels n'ont pas choisi d'investir sur le marché du très gros porteur car il est moins sûr et plus volatile. C'est essentiellement le cas pour le marché des tankers pétroliers qui évolue en fonction d'une demande très variable. La compagnie Maersk, qui possède la première flotte mondiale, a perdu des gains sur les tankers à cause d'une offre trop supérieure à la demande ([11], *La tribune, 2007*). Cette dernière a un risque d'affaiblissement pour les très gros porteurs qui n'existe pas encore dans le domaine des plus petits bateaux. De plus, on remarque que pour les 4 plus grandes compagnies mondiales du transport de conteneurs, plus de 55% de la flotte est constituée de bateaux inférieurs à 3000 EVP (Les plus gros pouvant aller jusqu'à 14000 EVP) (Annexe I). C'est bateaux ont la capacité de pouvoir s'arrêter dans n'importe quel port. Ils n'ont pas de restrictions d'accès dues à leur taille. Ils deviennent donc intéressants pour les ports n'étant pas spécialisés dans l'accueil des gros porteurs. ([13], *Container Intelligence, 2007*)

Enfin le marché étant entièrement monopolisé par les chantiers asiatiques qui proposent un coup de production relativement faible, ils n'ont pas la possibilité de faire émerger une nouvelle spécialité dans un secteur déjà très limité. Ils ont orienté leur production afin d'essayer de prendre la part la plus importante de ce secteur de marché.

#### **B°/ La spécialisation :**

L'émergence du marché turc peut aussi se comprendre par à une spécialisation de plus en plus importante. Face au large panel de bateaux, les industries ont choisi de s'orienter vers la construction de certain d'entre eux. Comme expliqué précédemment le choix de ce type de bateau se fait également en fonction de sa taille et de la demande. On constate que l'ensemble des commandes effectuées en 2007 est tourné vers la construction de tankers chimiques (figure 5). Ils représentent plus de 50% de la production des chantiers turcs. Il y a alors une volonté d'orienter le marché afin d'être plus performant sur un secteur. On remarque également une importante prédominance des dry-cargos dont la production commence à diminuer au détriment des tankers chimiques (on passe de 21 commandes à 14 entre 2005 et 2007). Cette spécialisation vers certaines formes de bateaux n'est pas faite au hasard, les industriels ont favorisé les navires à forte valeur ajoutée (ce qui n'est pas le cas des transports de matériaux volumineux (céréale, charbon...)). La valeur ajoutée sur des bateaux spécialisés permet de faire face à l'importante production des porteurs traditionnels. La figure 7 décrit, sur les dix dernières années, l'évolution de la production des chantiers appartenant au syndicat GISBIR (GISBIR est un des gros syndicats industriel du pays. Il rassemble une large part des chantiers navals turcs). On retrouve alors cette tendance de spécialisation avec notamment l'émergence des bulk-carriers.

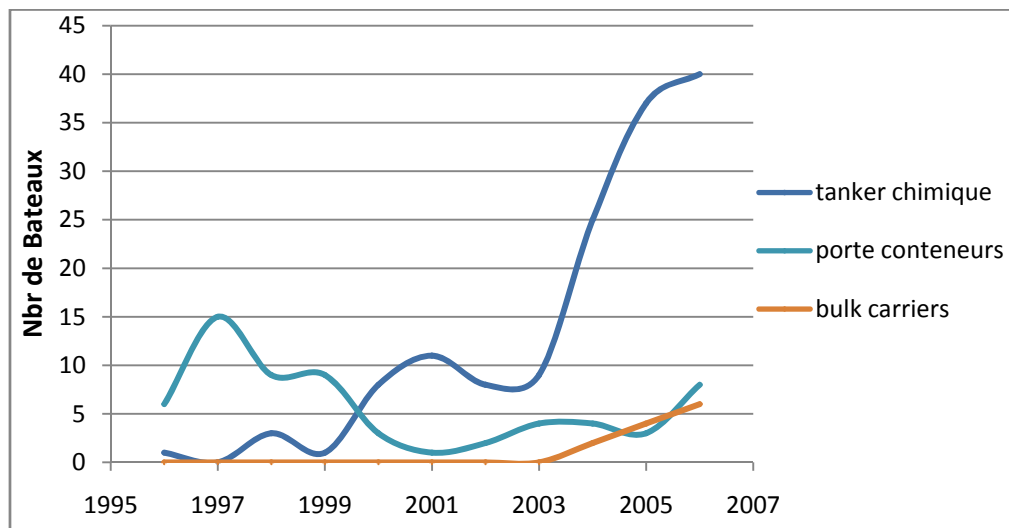


Figure 7 : Evolution de la construction des chantiers de GISBIR pour différents types de bateaux ([10], GISBIR, 2007)

On constate alors que les entrepreneurs choisissent de se placer sur un marché limité et précis, mais qu'ils tentent d'en prendre une large part. En 2006, les chantiers turcs se font commander 32 portes conteneurs représentant 11% du tonnage des commandes mondiales de cette catégorie. De même, il existe dans le monde 8 bulk-carriers spécialisés pour le ciment, 4 ont été dernièrement construits par les chantiers turcs. Enfin, les commandes 2006 de tankers turcs comptabilisaient 23% de l'ensemble des unités de la même catégorie ([6], Fred Doll & Servet Yardimci, 2006, p1)

## **2°/Les avantages des chantiers turcs :**

### **A°/ Un important potentiel humain :**

Placé entre l'Europe et l'Asie, les chantiers turcs tirent profits de leur position. Ils représentent une main d'œuvre relativement bon marché pour l'Europe ce qui leur permet d'obtenir de faibles coûts de production. Ils ont un personnel qualifié et disposent d'un réservoir humain facilement adaptable. On remarque ainsi sur la région de Tuzla (principale regroupement des chantiers navals trucs à côté d'Istanbul) une augmentation très significative du nombre d'employés en 2 ans (figure 8). La plus part représentent une main d'œuvre indispensable à l'expansion des chantiers, et n'a pas de qualification. Cette forme d'industrie demande un important potentiel humain difficilement remplaçable par des machines. Sachant qu'il y a peu de constructions en série, il n'existe pas de machines pouvant s'adapter aux différents paramètres de construction. La main d'œuvre est alors nécessaire et ne semble pas maquer dans les chantiers turcs.

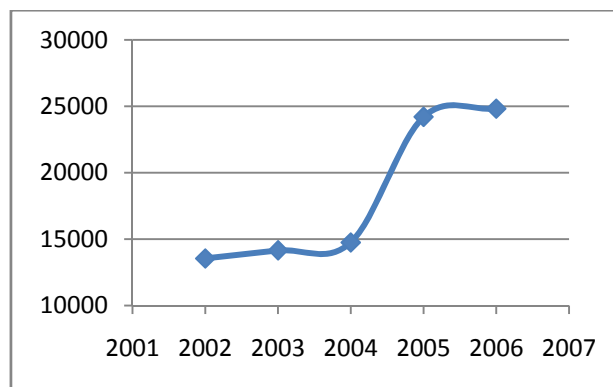


Figure 8 : Evolution du personnel sur la région industrielle de Tuzla ([3], *Chamber of Shipping, 2006, p50*)

### **B°/ Positionnement géographique :**

Par la suite, la proximité de l'Europe permet aux industriels occidentaux de pouvoir surveiller la production plus facilement que si elle était en Asie. Les chantiers turcs profitent alors de leur position voisine et de leur faible coût de production pour attirer les clients européens. Ces derniers sont d'autant plus intéressants qu'ils représentent une part importante du commerce maritime. On peut constater que dans les 5 plus gros affréteurs mondiaux, 4 sont européens (Maersk Line, MSC, CMA/Delmas, Hapag-Lloyd/CP). Il existe donc un marché particulièrement favorable.

### **C°/Une adaptation rapide face à l'exigence des normes :**

Afin de pouvoir conserver les liens avec les compagnies maritimes, les chantiers navals doivent se soumettre aux normes qui leur sont imposées. En effet, les affréteurs doivent posséder une flotte en accord avec les normes internationales de sécurité et de construction. Les chantiers sont donc directement concernés par l'évolution des normes de construction.

La situation avantageuse des chantiers turcs a permis, dans un cas précis, de profiter des normes imposées par l'Union Européenne. Cette dernière demande aux tankers pétroliers de moins de 5000 Dwt de posséder une double coque avant le 1<sup>er</sup> janvier 2008. Beaucoup de bâtiments ont ainsi du être remis aux normes et les compagnies en ont surtout profité pour renouveler leur flotte de tankers inférieurs à 5000 Dwt. Etant une mesure européenne, elle concerne en premier lieu les affréteurs européens qui ont préféré le faire essentiellement dans les chantiers turcs pour les raisons expliquées au dessus.

Ainsi l'industrie maritime turque a une véritable capacité de réaction liée au marché qu'elle vise. Le choix stratégique de la construction de bateaux à tonnage moyen lui permet de pouvoir s'adapter rapidement aux nouvelles exigences.

### **3°/ Une flotte en renouvellement, émergence d'un nouveau secteur :**

#### **A°/ L'âge de la flotte turque aux yeux de la flotte internationale :**

L'âge moyen de la flotte turque est 21,7 ans. Cependant parmi l'ensemble on remarque la présence d'un certain nombre de catégories beaucoup plus jeunes que d'autres. Alors que les dry-cargos ont une moyenne d'âge de 28 ans, les tankers transportant de l'asphalte sont pour la plus part âgés de 46 ans, les tankers chimiques possèdent une moyenne d'âge de 13 ans.

De manière général, les flottes les plus importantes en nombre et en tonnage (dry-cargos, bulk-carriers, tankers (excluant les tankers pétroliers) ou remorqueurs) ont un âge voisinant la moyenne. Cependant les tankers chimiques, les Ro-Ro, ou les portes conteneurs sont beaucoup plus jeunes (10 ans). Cette constatation est due à la politique de spécialisation des chantiers turcs ([3], *Chamber of Shipping, 2006, p19*).

Face à la flotte turque, la flotte internationale semble très jeune. L'âge moyen en 2005 est de 12,3ans, et il diminue avec le temps. De manière générale, les pays économiquement développés ont une jeune flotte (10ans en moyenne) tandis que les pays d'Europe Centrale, d'Europe de l'Est ou d'Asie possèdent des flottes de plus en plus vieilles (20ans en moyenne). ([7], *UNCTAD, 2006, p23*)

Une importante demande de rénovation apparaît en Europe Centrale et en Europe de l'Est. Elle constitue alors une autre part intéressante du marché de l'industrie navale.

#### **B°/ Adaptation à de nouveaux besoins industriels :**

Face à l'âge moyen de la flotte turque et de la flotte d'Europe de l'Est, des complexes de maintenance deviennent indispensables pour leur entretien. Les chantiers turcs ont une capacité de maintenance de 10 millions DWT par ans. Comme le montre la figure 9, elle a été multipliée par 5 en 6 ans. L'activité de maintenance devient alors primordiale et prend un part de plus en plus importante sur le marché. Les chantiers trouvent en ce secteur, un nouveau moyen de se maintenir face à la concurrence asiatique encore orientée vers le neuf.

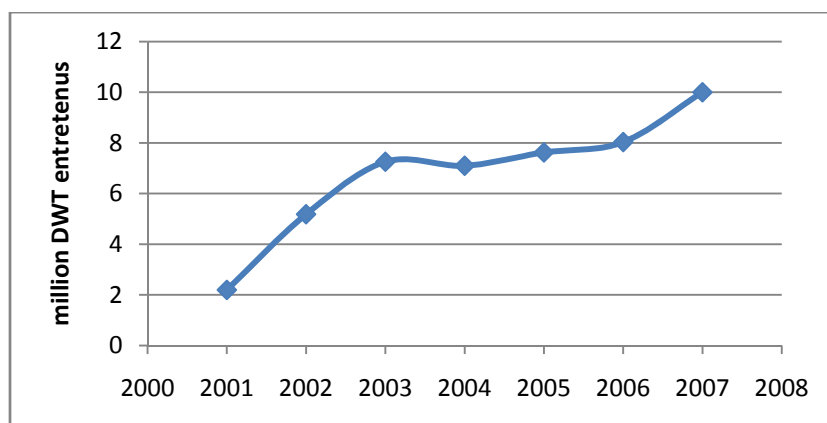


Figure 9 : Travail de maintenance dans les chantiers turcs ([3], *Chamber of Shipping, 2006, p50*)

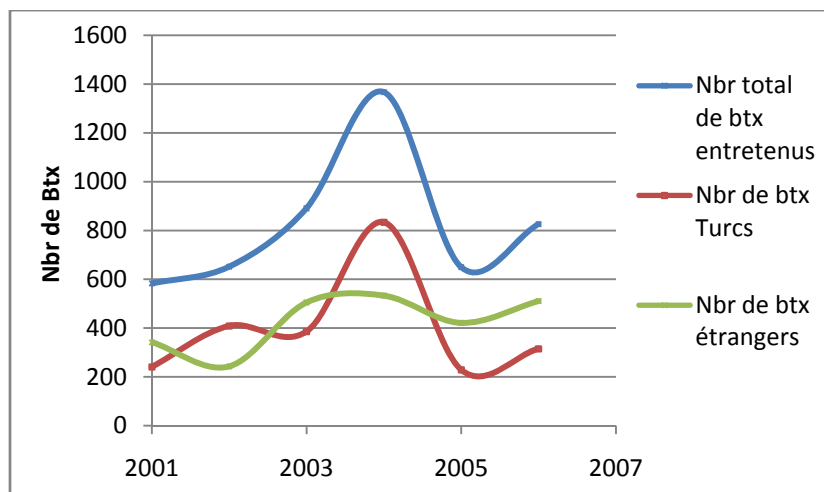


Figure 10 : Répartition des bateaux entretenus (*Idem*)

La rénovation et l'entretien de bâtiments prenant une part de plus en plus importante, ils sont maintenant intégrés à l'industrie maritime. Avec 511 navires étrangers entretenus en 2006, ils prennent une dimension internationale.

On retrouve ce phénomène avec la figure 10. En la comparant avec la figure précédente on constate que le nombre de bateaux varie sans pour autant être à la hausse, mais que l'équivalent en tonnage continue de progresser. Il y a donc un investissement des chantiers dans des quais flottants de plus en plus longs facilitant l'entretien des gros porteurs (c'est dernièrement le cas d'Hydrinamik Shipyard). Même si le nombre de bateaux entretenus décroît, la capacité des chantiers turcs augmente car elle concerne surtout des gros porteurs.

### **III°/ Quelles perspectives pour l'industrie maritime turque ?**

#### **1°/ Une ouverture et des investissements :**

##### **A°/ Une nouvelle zone d'investissement pour les compagnies maritimes :**

Afin de pouvoir conserver leur place et leur ascension économique, les chantiers vont être contraints de trouver de nouveaux espaces à exploiter. Malgré une certaine incertitude sur le marché des très gros porteurs, la demande reste présente et les carnets de commandes Asiatiques sont pleins.

Cependant cela ne se fait pas au détriment des chantiers turcs. Ils conservent une part de marché qui les laisse relativement indépendants des Asiatiques. Ils sont contraints de persévérer dans une stratégie offensive pour prolonger cette croissance.

C'est la raison pour laquelle ils continuent à démarcher des clients et à se faire connaître ; c'est en partie le rôle de GISBIR. Les investissements des compagnies maritimes arrivent progressivement et contribuent à véhiculer l'image des chantiers turcs. Ainsi Kalkavan a choisi d'investir 120 millions de dollars dans ses chantiers, Palmali Holding fait de même avec 1,3 milliards de dollars investis dans des tankers pétroliers et exporte son siège social à Istanbul. Plusieurs chantiers comme, Celik Tekne Shipyard, RMK Marine, Sedef Shipyard ou Tuzla Shipbuilding Industry travaillent avec Aveva (Compagnie internationale spécialisée dans l'équipement maritime) dans la mise en place de pontons flottants mieux adaptés à leur objectif de maintenance. De manière

générale, le secteur a investi 500 millions de dollars dans les infrastructures pour rénover et moderniser les moyens de productions. C'est la concrétisation d'une confiance qui règne dans ce secteur d'activité en pleine croissance.

Enfin le marché intéresse de plus en plus le secteur bancaire. Denizbank a déjà financé la construction de 120 bateaux pour la somme de 1,2 milliards de dollars en 2006. De même, Yapı Kredi Bankası, a complété 121 projets de construction sur l'année 2006, ce qui lui a fait investir 1,47 milliards de dollars. Elle prévoit un nouvel investissement de 500 millions de dollars dans le même secteur. Enfin, Garanti Bank a versé 1,1 milliards de dollars dans la construction de 43 tankers chimiques et 11 portes conteneurs (soit 7 chantiers navals) et dans 6 ports. ([12], Nil Blanchy, 2006)

Le secteur est donc à la proie du plus offrant. Il rassemble la plus part des grands investisseurs turcs ce qui symbolise sont émergence.

### **B°/ Le luxe : une ouverture de plus en plus favorable :**

Ils doivent alors continuer à trouver des secteurs industriels qui puissent être propices à leur développement et répondre à une demande internationale. C'est notamment l'émergence de l'industrie navale de luxe. Cette industrie est en plein essor et ne manque pas de commandes. C'est le cas d'Ustaoglu Shipyard qui a créé une branche yachting de luxe en plus de sa production de cargos ou Ursa Shipyard spécialisé dans la production de Yachts à moteur. On retrouve également Yildiz Gemi qui construit le fameux Maltese Falcon. C'est le symbole de cette industrie nouvelle qui s'implante en Turquie.

Alors que la production semblait relativement aléatoire jusqu'en 2004, le secteur se développe et arrive actuellement à la troisième place mondiale (avec 61 yachts construits en 2006) derrière les Etats-Unis et l'Italie. On retrouve avec la figure 11 une progression équivalente dans les chantiers de GISBIR.

Année	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Nbr de Yacht	3	0	4	1	0	6
Année	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Nbr de Yacht	0	1	5	7	8	8

Figure 11 : Evolution du Nombre de Yachts construits dans les chantiers de GISBIR ([10], GISBIR, 2007)

### **2°/ Un secteur comportant des facteurs limitants :**

#### **A°/ Hausse du prix du pétrole :**

La montée incessante du prix du pétrole a des répercussions sur le prix du fret. En effet, le transport de marchandises devient de plus en plus cher et les compagnies veulent investir dans des bateaux de plus en plus gros pour rentabiliser le déplacement des cargaisons. Il faut apporter une plus-value aux navires transportant du fret ce qui se concrétise généralement par une augmentation de leur taille.

La spécialisation du marché turc sur des bâtiments de faible tonnage peut s'avérer dangereuse face à la montée continue des prix du pétrole. Les industriels turcs ont choisi de

profiter de l'émergence du secteur des bâtiments spécialisés (tanker chimique) en se concentrant sur les faibles tonnages. Comme expliqué précédemment cette politique reste avantageuse. Elle consiste à prendre une part importante du marché tout en étant indépendant par rapport à la volatilité des cours de certains produits (spécialement les tankers). Elle est également nécessaire car tous les ports ne peuvent pas accueillir les très gros porteurs. Cependant, l'augmentation des échanges commerciaux accompagnée de celle du prix du pétrole confirme qu'il faut pouvoir fabriquer des navires plus importants. La rentabilité du transport des marchandises oblige les compagnies maritimes à employer de plus gros porteurs. Il faut donc que les chantiers arrivent à équilibrer leur politique afin de pouvoir continuer à répondre à une demande future.

### **B°/ Espace de production :**

Les chantiers turcs sont confrontés à un problème majeur qui est l'espace de production. Comme énoncé précédemment la plus part des chantiers sont placés à Tuzla et se regroupent pour avantager la sous-traitance. Cependant l'émergence du secteur et la nécessité de construire plus gros entraîne la création de nouveaux chantiers (environs 61 en 2007) qui doivent trouver un emplacement. C'est le projet YALOVA. L'Etat turc loue l'ensemble des terrains à l'industrie navale. Cependant il est aussi garant de l'économie liée au tourisme qui favorise une préservation de côtes. Il doit donc trouver des compromis afin de pouvoir favoriser l'ensemble des secteurs économiques turcs. C'est la raison pour laquelle les nouveaux chantiers s'installent essentiellement le long des côtes de la mer Noire. Ces chantiers répondent à une demande de plus en plus croissante et doivent venir accompagner ceux déjà en place qui possèdent un carnet de commande plein. Ils devront faire face aux exigences environnementales liées à leur implantation sur le site de la mer Noire.

### **C°/Arrivée de l'Europe et les normes :**

Une des craintes du marché turc et la perspective de devoir se soumettre aux futures normes européennes. Actuellement, la production turque profite des faibles conditions sociales de son pays et de son faible niveau de normes (tant dans la sécurité que dans la construction et la protection de l'environnement). Mais une politique de contrôle est progressivement mise en place. Des organismes extérieurs viennent surveiller la production et donnent leur avis. Un véritable progrès a été constaté dans les normes de sécurité ainsi que pour le rejet des déchets.

Cependant une grande partie des bateaux turcs sont encore sur la liste noire du mémorandum de Paris avec un risque moyen ou élevé. Il reste encore 7,5% des bateaux turcs qui sont immobilisés et les règles d'immatriculation des navires sont contraires à celles de l'Union Européenne. Mis à part le lancement d'études, aucune mesure n'a été prise au sujet de la sécurité maritime. Le secteur de l'industrie navale a donc un nouveau défi à relever qui est de devoir maintenir sa flotte aux niveaux des normes européennes.

Cette dernière est de plus en plus exigeante. Elle situe ses normes en fonction de son niveau d'activité. Dans le cas de l'industrie navale, nous avons vu qu'une large partie des grandes compagnies maritimes sont européennes. La politique de l'Union en matière de norme sera donc fixée aux vues de sa flotte. Il faut donc que les exigences turques rejoignent celle de l'Europe ce qui constitue une difficulté de plus à surmonter.

### D°/L'engorgement des ports limite le marché :

Les ports turcs sont en plein renouvellement. Ils sont confrontés à une importante vague de privatisation qui les restructure entièrement. On a pu voir que les échanges commerciaux turcs sont soumis à une croissance sans précédent, directement liée aux nombres de bateaux arrivant dans les ports. Ces derniers ont alors pour mission de favoriser l'écoulement des cargaisons et doivent répondre à l'augmentation des besoins. Or comme le montre la figure 12, la quantité de fret déplacée est de plus en plus importante.

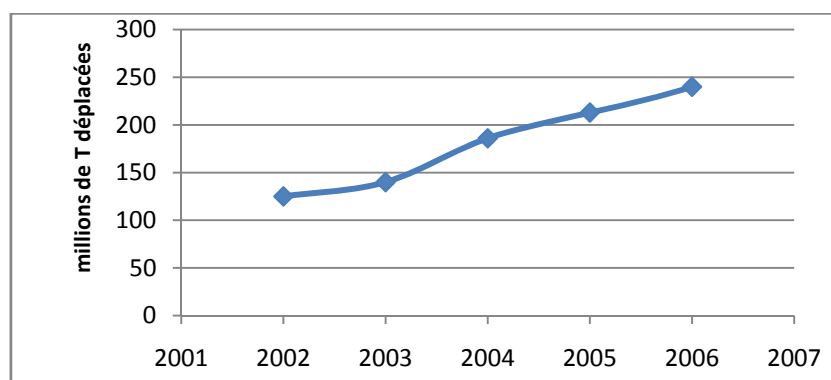


Figure 12 : Mouvement du Fret dans les ports turcs ([3], *Chamber of Shipping, 2006, p57*)

Face à cette augmentation, les ports ne sont pas adaptés et font l'objet de nouveaux investissements. Les défaillances sont surtout issues du manque d'infrastructures ferroviaires pour favoriser l'embarquement du fret sur des trains et d'une technologie inadaptée pour le chargement et le déchargement rapide.

Malgré une vague de privatisation des ports, le secteur public a du mal à investir pour adapter ses infrastructures à la demande. Les ports privés prennent ainsi de plus en plus d'importance (ils représentent 44% du fret traité). (*Idem*)

Cet engorgement des ports se fait sentir au niveau de l'industrie navale. Chacun des bateaux attendant son déchargement ne peut être utilisé avec un rendement maximum. Les compagnies perdent donc de l'argent à avoir des bateaux qui attendent. La demande ralentit ce qui influe sur la production. Certaines compagnies (comme Arkas) ralentissent leur commandes voyant l'encombrement des ports qui desservent leurs lignes.

Il faut donc que l'ensemble de la chaîne des industries maritimes avance au même rythme. Il ne peut y avoir un secteur qui émerge sans qu'il soit appuyé par le reste des éléments.



## Annexes :

### Annexe I : Différents types de bateaux:

([5], *Marine Marchande*)

- Cargo : transporte indifféremment cargaisons emballées, ballots, conteneurs, marchandises.



- Dry Bulk Carrier: Transporte essentiellement des matières sèches telles, le ciment, des céréales, du métal ou du charbon



- Conteneur: Transporte des conteneurs. Le plus gros peut transporter 14500 EVP.



- Tanker: Transporte essentiellement du pétrole lourd. Se sont les plus gros bateaux que l'on voit sur le marché.



- Ro-Ro: bateaux possédants plusieurs ponts servant à transporter des véhicules.



- Tanker chimiques : Spécialisé dans l'acheminement de produits chimiques en grande quantité.



- Ferry: Transporte de passagers



- Vraquier: transporte indifféremment grain, pétrole, minerais



### **Annexe I bis: Définition des différents tonnages**

DWT : (*Deadweight Tonnage*) La tonne de poids en lourd représente la masse totale qu'un navire peut prendre en soute (sa cargaison, l'équipage, l'essence, l'eau) pour rester dans ses lignes d'eau. 1DWT=1000kg. C'est une des normes internationales de tonnage les plus utilisées

EVP: ou TEU en anglais (*équivalent vingt pieds*) est l'unité de mesure des conteneurs, il correspond à une boîte de 20 pieds de long, 8 pieds de haut et 8,5 pieds de large.

GRT : (*Gross Register Tonnage*) est le volume des surfaces productives du bateau 1Grt=2,83m<sup>3</sup>

## **Annexe II : Evolution de la flotte turque :**

([3], Chamber of Shipping, 2006, p11)

Année	Nombre de Bateaux	Tonnage (1000 DWT)
1983	726	4855
1984	780	6051
1985	802	5802
1986	835	5234
1987	821	5240
1988	830	4911
1989	839	5123
1990	868	5639
1991	899	5968
1992	954	6503
1993	1012	8255
1994	1050	8545
1995	1143	10310
1996	1179	10893
1997	1197	10563
1998	1204	9760
1999	1242	10322
2000	1270	9489
2001	1261	9307
2002	1185	8666
2003	1152	7627
2004	1209	7055
2005	1379	7603
2006	1429	7217

**Annexe III : Répartition de la construction turque en 2006 et 2007:**

([3], Chamber of Shipping, 2006, p29 et [2], Chamber of Shipping, 2005, p30).

bateaux	2007		2006	
	Nbr	%	Nbr	%
tanker chimique & tanker chimique pétrolier	63	52,94117647	58	52,25225225
tanker	5	4,201680672	8	7,207207207
conteneur	11	9,243697479	4	3,603603604
dry cargo&cargo	14	11,76470588	21	18,91891892
ferry	1	0,840336134	0	0
remorqueur	8	6,722689076	2	1,801801802
yacht	8	6,722689076	8	7,207207207
transport de ciment	3	2,521008403	2	1,801801802
bateau de pêche	2	1,680672269	4	3,603603604
garde côte et secours	4	3,361344538	4	3,603603604
<b>Total</b>	119	100	111	100

## **Bibliographies :**

- [1]: Review of maritime transport 2006, par le secretariat de l'UNCTAD, *Summary of main Developments*.
- [2]: 2005 Maritime Sector Report, Chamber of Shipping of Istanbul
- [3]: 2006 Maritime Sector Report, Chamber of Shipping of Istanbul
- [4]: Rapport annuel 2007 sur l'activité de l'année 2006 des Armateurs de France, François Olivier Braunshvig, *Le vrac Sec*.
- [5]: Site de la marine marchande française : <http://www.marine-marchande.net/>
- [6]: LOYD'S SHIPPING ECONOMIST, Fred Doll & Servet Yardimci, *Turkish Shipbuilding, finding a niche*, (Fev 2006).
- [7]: Review of maritime transport 2006, par le secretariat de l'UNCTAD, *Structure and Ownership of the world fleet*.
- [8]: SSMR, Christel Heideloff, *Short comment - World merchant fleet*, Janvier Février 2007
- [9]: WORKSHOP ON MARITIME TRANSPORT, OECD, *Recent Developments in Commercial Shipping Markets*, Nov 2004.
- [10]: Rapport of activities 1995-2007, GISBIR, *Delivered ships and yachts*.
- [11]: La Tribune, Entreprises & secteurs, *A.P Moeller-Maersk maintient ses perspectives de croissance pour 2007*, 29/11/07
- [12] : Fiche de synthèse de la mission économique d'Ankara, Nil Blanchy, *Infrastructures portuaires et transport maritime en Turquie*, 30 août 2006.
- [13] : Liner Intelligence, *Containerisation Internationale*, Nov 2007