

**CONSEIL
GROUPE DE TRAVAIL SUR LA CONSTRUCTION NAVALE**

L'INDUSTRIE DE LA CONSTRUCTION NAVALE AU VIETNAM

Le présent rapport sur l'industrie de la construction navale au Vietnam sera soumis à l'examen du WP6 lors de sa réunion des 3 et 4 juillet 2008.

Personne à contacter : Division de la politique structurelle, M. Danny Scorpecci
Tél. : +33 1 45 24 94 33 ; télécopie : +33 1 44 30 62 57 ; e-mail : danny.scorpecci@oecd.org

**JT03249592
TA 87257 : 30/05/08 - 13/08/08**

Document complet disponible sur OLIS dans son format d'origine
Complete document available on OLIS in its original format



Résumé

Le présent rapport sur l'industrie de la construction navale au Vietnam fait partie d'une série de rapports destinés à donner un aperçu des secteurs de la construction navale tant dans les pays membres de l'OCDE que dans les économies non membres.

Lors de la rédaction du rapport, nous avons bénéficié des commentaires de Vinashin (l'entreprise publique vietnamienne de construction navale) que nous remercions de sa participation. Les autorités vietnamiennes pourront, si elles le souhaitent, formuler des commentaires complémentaires qui seront pris en compte dans une révision future du présent rapport.

Action

Le présent rapport sur l'industrie de la construction navale au Vietnam sera soumis à l'examen du WP6 lors de sa réunion des 3 et 4 juillet 2008.

TABLE DES MATIÈRES

LA CONSTRUCTION NAVALE AU VIETNAM.....	4
INTRODUCTION.....	4
RÔLE DE LA CONSTRUCTION NAVALE DANS L'ÉCONOMIE VIETNAMIENNE.....	8
POLITIQUES GOUVERNEMENTALES.....	13
STRUCTURE DE L'INDUSTRIE	16
PRINCIPAUX CHANTIERS	26
PERFORMANCES DE L'INDUSTRIE.....	29
CROISSANCE RÉCENTE DE LA CONSTRUCTION NAVALE AU VIETNAM.....	34
PROJETS POUR L'AVENIR.....	35
RÉSUMÉ ET CONCLUSIONS.....	35
REFERENCES	38

LA CONSTRUCTION NAVALE AU VIETNAM

INTRODUCTION

1. L'histoire récente du Viêt Nam est celle d'une réussite remarquable de sa croissance économique et de sa transition. Alors qu'il y a 15 ans, la position du Viêt Nam était celle d'une économie fermée presque complètement dominée par l'État, le pays s'est maintenant doté d'une économie mixte avec un secteur privé dynamique et de plus en plus compétitif. Pour illustrer cette ouverture de l'économie vietnamienne, signalons que le Viêt Nam compte actuellement 2 000 entreprises publiques contre 12 000 il y a 20 ans.

2. Cette transition s'est opérée grâce à la libéralisation effective des marchés ainsi qu'à l'adoption de réformes économiques et de nouvelles réglementations applicables à l'investissement direct étranger (IDE) et aux relations commerciales avec les investisseurs étrangers, qui sont appliquées avec rigueur. La confiance dans le système économique s'est de ce fait rapidement améliorée et l'économie vietnamienne est devenue l'une des économies en développement les plus performantes du monde. L'essor de la croissance, la stabilité politique, les perspectives favorables de développement du marché et sa main-d'œuvre bon marché sont autant de facteurs qui attirent de nombreuses sociétés étrangères sur le marché vietnamien.

3. La construction navale est l'une des principales industries mentionnées dans la stratégie de développement économique¹ du gouvernement vietnamien et d'ambitieux programmes ont été adoptés afin d'améliorer la compétitivité internationale de la construction navale et des transports maritimes. Le gouvernement soutient le secteur de la construction navale car il a pour ambition affichée de devenir l'un des premiers constructeurs navals du monde et a donné la priorité au développement de parcs industriels et de zones franches industrielles d'exportation. Elles ont pour but d'attirer les entreprises spécialisées dans les équipements maritimes et dans la production de composants et de matériels de qualité supérieure.

Aperçu du développement de l'industrie vietnamienne de la construction navale

4. La construction navale est une industrie très attrayante pour les pays en développement car elle peut rapporter beaucoup de devises, les transactions commerciales étant essentiellement libellées en \$ US. Dans les années 1950 et 1960, le Japon s'est servi de la construction navale pour reconstruire sa structure industrielle et la Corée du Sud a fait de la construction navale une industrie stratégique dans les années 1970. Actuellement, le Viêt Nam et la Chine sont en train de reprendre ces modèles en investissant largement, avec le soutien de l'État, dans cette industrie.

5. La République socialiste du Viêt Nam a connu au cours de ces dernières années, une période d'expansion économique similaire à celle de la Chine. Le secteur de la construction navale vietnamienne est l'un des moteurs de cette croissance et se développe rapidement en attirant de nombreux investisseurs étrangers des États-Unis, du Japon et de la Corée : MAN B&W Diesel, Hyundai Mipo Dockyard, Aalborg Industries, Mitsubishi Heavy Industries.

¹ En 2006, plusieurs documents d'orientation fondamentaux, notamment le Plan de développement socio-économique pour 2006-2010, ont été adoptés pour réformer l'économie nationale et l'ouvrir à l'investissement étranger.

6. Avec plus de 3 200 km de côtes, une main d'œuvre à bon marché et des capacités accrues de transport fluvial, le Viêtnam possède un potentiel considérable de développement de son industrie de construction navale. L'un des principaux attraits du Viêtnam pour les sociétés étrangères de construction navale est l'abondance de sa main-d'œuvre alphabétisée² à bas coût. Celle-ci, qui est estimée actuellement à 44 millions de personnes, continue d'augmenter à raison de plus d'un million de personnes par an, du fait de la forte croissance démographique d'après-guerre (US Foreign Commercial Service and Department of State 2005).

7. Lors de sa création en 1996, Vinashin (la société vietnamienne de l'industrie de la construction navale connue maintenant sous le nom de « Vinashin Business Group ») ne possédait que 23 filiales dotées de chantiers navals de qualité médiocre. Actuellement, Vinashin l'entreprise nationale de construction navale chargée de la coordination des activités de construction navale dans l'ensemble du pays, se développe rapidement avec pour objectif de regrouper et d'améliorer les ressources et capacités nationales en vue de construire des navires pour l'exportation. Le Viêtnam compte maintenant environ 60 entreprises de construction et de réparation navales appartenant essentiellement au ministère des Transports (par l'intermédiaire de Vinashin), au ministère de la Défense nationale et au ministère de la Pêche (Borgersen 2004).

8. Au Viêtnam, certains chantiers sont utilisés à la fois pour construire des navires neufs et pour la réparation navale mais dans l'ensemble, le pays est un nouveau venu dans le secteur de la réparation des gros navires. Le Viêtnam s'est doté depuis quelque temps de bassins pouvant accueillir de 15 000 tpl environ mais c'est en 1999 que ses capacités ont considérablement augmenté avec la mise en service des nouveaux chantiers de la Hyundai Vinashin Shipyard Company (HVS) – coentreprise créée avec Hyundai Mipo Dockyard de Corée – situés dans des endroits stratégiques pour répondre aux besoins des navires qui desservent les lignes régulières entre l'Extrême-Orient et l'Europe.

Répartition géographique des principaux chantiers de construction

9. Lorsque Vinashin a lancé son programme de modernisation en 1996, il ne possédait que dix petits chantiers navals concentrés dans le nord du pays autour de Haiphong. Ils étaient installés le long des fleuves et se limitaient à construire des navires de 6 500 tpl maximum. Durant la première phase, Vinashin a augmenté ses capacités et amélioré la qualité de ses chantiers existants et au cours de la seconde phase, amorcée il y a cinq ans, il a commencé à construire de nouveaux chantiers pour accroître la capacité totale du Groupe.

10. Au Viêtnam, les principaux chantiers sont regroupés autour de trois pôles : le pôle méridional, le pôle central et le pôle du nord. Chacun de ces pôles possède des avantages et des inconvénients énumérés au tableau 1.

² Le gouvernement vietnamien fait état d'un taux de maîtrise des savoirs fondamentaux de plus de 90 %.

Tableau 1. Pôles géographiques au Viêt Nam

Situation géographique	Avantages	Inconvénients
Pôle méridional	<ul style="list-style-type: none"> • Meilleure infrastructure (ports, routes, télécommunications) • Plus forte concentration d'IDE • Plus vaste marché national des produits « haut de gamme » 	<ul style="list-style-type: none"> • Éloigné des centres de décision politiques • Concurrence plus vive des sociétés locales et étrangères
Pôle central	<ul style="list-style-type: none"> • Coûts les plus faibles (main-d'oeuvre, terrains, etc.) • Facilité d'accès aux facteurs de production spécifiques (matières premières et produits de base) • Faible concurrence 	<ul style="list-style-type: none"> • Infrastructure médiocre • IDE limité • Plus fortes incertitudes sur les plans administratif et réglementaire • Marchés locaux limités
Pôle du nord	<ul style="list-style-type: none"> • Proximité des centres de décision politiques • La plupart des entreprises publiques y ont leur siège • Plus grande efficacité pour les projets spéciaux ou politiquement sensibles • Infrastructure satisfaisante (notamment le port de Haiphong) • Vaste marché local • Facilité d'accès aux facteurs de production spécifiques (en particulier les ressources minérales) 	<ul style="list-style-type: none"> • Les investissements étrangers se heurtent à des difficultés et des obstacles plus grands

Source : Guidebook for European Investors in Vietnam, Asia Investment Facility.

11. Selon l'actuel programme de développement du Viêt Nam, les spécialités des différents pôles seront les suivantes : Pôle du nord : porte-conteneurs et pétroliers d'environ 70 000 tpl ; pôle central : navires de 250 000 à 300 000 tpl ; et Pôle méridional : navires de 30 000 tpl. La liste des principaux chantiers de ces différents pôles figure au tableau 2.

Tableau 2. Principaux chantiers navals au Viêt Nam

Situation géographique	Nom du chantier naval	Province/Municipalité ³	Construction/Réparation (C/ R)
Pôle méridional	• Saigon Shipyard	• Hô Chi Minh-Ville	• C/R
	• CK 76 Shipyard	• Hô Chi Minh-Ville	• C
	• Hoang Anh Shipbuilding Industry	• Nam Dinh	• C
	• Can Tho Shipyard	• Can Tho	• C
	• Aker Yards Vietnam	• Vung Tau	• C
Pôle central	• Dung Quat Shipyard	• Quang Ngai	• C
	• Hyundai – Vinashin Shipyard	• Khanh Hoa	• C/R
	• Nha Trang Shipbuilding Industry	• Khanh Hoa	• C
	• Da Nang Shipyard	• Da Nang	• C/R
	• Song Han Shipyard	• Da Nang	• C
	• Phu Yen Shipyard	• Phu Yen	• C
Pôle du nord	• Ha Long Shipyard	• Haiphong	• C
	• Cach Dang Shipyard	• Haiphong	• C/R
	• Nam Trieu Shipyard	• Haiphong	• C
	• Song Gia Shipyard	• Haiphong	• C
	• Pha Rung Shipyard	• Haiphong	• C/R
	• Ngo Quyen Shipbuilding Industry	• Haiphong	• C/R
	• Nghi Son Shipyard	• Thanh Hoa	• C/R
	• Ben Thuy Shipyard	• HaTinh	• C/R
	• Ben Kien Shipyard	• Haiphong	• C
	• Song Cam Shipyard	• Haiphong	• C/R
	• Song Lo Shipyard	• Phu Tho	• C
	• Nam Ha Shipyard	• Nam Dinh	• C
	• Tam Bac Shipyard	• Haiphong	• C
	• Thanh Hoa Shipyard	• Thanh Hoa	• C
	• Hai Duong Shipyard	• Hai Duong	• C/R
	• Red River Shipbuilding Industry	• Hanoi	• C/R

Source : Informations recueillies par le secrétariat de l'OCDE.

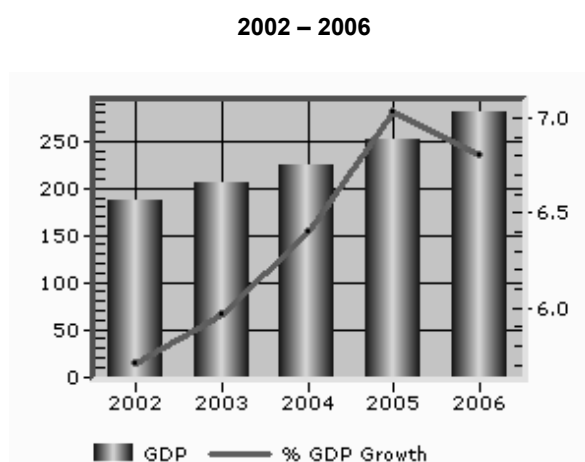
³

Sur le plan administratif le Viêt Nam compte 59 provinces et 5 municipalités. Les provinces et municipalités sont subdivisées en villes, districts et villages. Les provinces et les municipalités sont placées sous le contrôle du gouvernement national alors que les villes, les districts et les villages sont, dans une certaine mesure, responsables au niveau local par l'intermédiaire des conseils du peuple élus.

RÔLE DE LA CONSTRUCTION NAVALE DANS L'ÉCONOMIE VIETNAMIENNE

12. En 1986, le Viêt Nam a adopté une politique générale de rénovation économique, connue sous le nom de « Doi Moi »⁴ et les réformes de grande portée qui en découlaient. Le Viêt Nam enregistre actuellement des taux de croissance parmi les plus rapides du monde et il s'est extirpé de la profonde crise économique de la fin des années 1980. L'inflation, qui était à 3 chiffres à la fin des années 1980 a été ramenée à un seul chiffre dans les années 1990 et est restée faible depuis lors. Comme le montre le graphique 1, le PIB a doublé durant les années 1990 et continue de croître rapidement. Les exportations ont également augmenté de près de 20% en moyenne par an depuis 1993 passant de moins de 1 milliard de \$ US en 1987 à 39.6 milliards de \$ US en 2006.

Graphique 1. PPA du PIB du Vietnam (en milliards de dollars us) & taux de croissance du PIB



Source : EIU economy data.

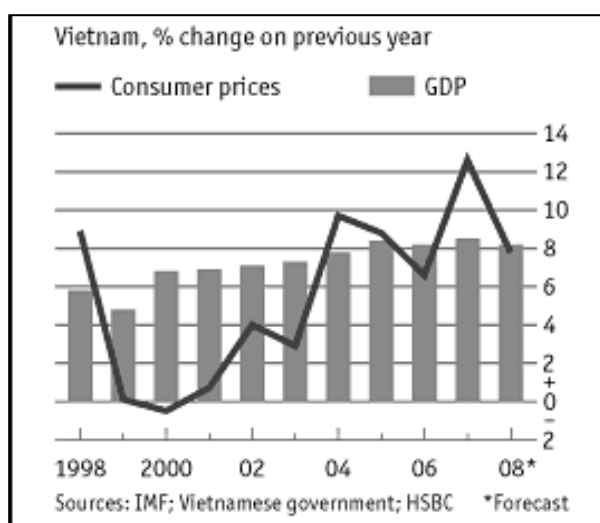
13. L'économie du Viêt Nam a progressé d'environ 8.5 % en 2007, l'un des taux les plus élevés d'Asie, qui fait suite à des taux moyens annuels de 7.5 % durant la décennie précédente (voir le graphique 2). Les prêts bancaires ont de ce fait rapidement augmenté (de 37 % en 2007) et la demande de matériaux et d'équipements de construction, qui est très forte, accentue le risque de surchauffe de l'économie.⁵ Dans ses Global Economic Prospects 2008 (GEP 2008) lancées récemment, la Banque mondiale a noté que l'économie vietnamienne devrait croître de 8.2 % en 2008 et de 8.3 % en 2009.

14. L'investissement direct étranger (IDE) a joué un rôle important dans la récente phase d'expansion économique du Viêt Nam. Il a fourni les capitaux, la technologie, le savoir-faire et l'accès aux marchés et la croissance de la production industrielle découlant de l'IDE dépasse celle du secteur public depuis plus de dix ans. Les économies asiatiques voisines sont les premières sources d'IDE, principalement : Singapour, le Taipei chinois, le Japon, la Corée du Sud et Hong-Kong (Chine). La croissance du secteur privé national s'est aussi accélérée depuis la fin des années 1990 et reste supérieure à celle du secteur public.

⁴ La politique « Doi Moi » du gouvernement vietnamien vise à déplacer les priorités économiques de l'industrie lourde pour privilégier les trois axes suivants : encourager les investissements étrangers et privés nationaux, diminuer l'intervention de l'État dans l'activité des entreprises et produire des produits alimentaires et des biens de consommation.

⁵ Informations recueillies sur le site <http://www.economist.com>

Graphique 2. PIB du Viêt Nam/prix à la consommation
1998-2008

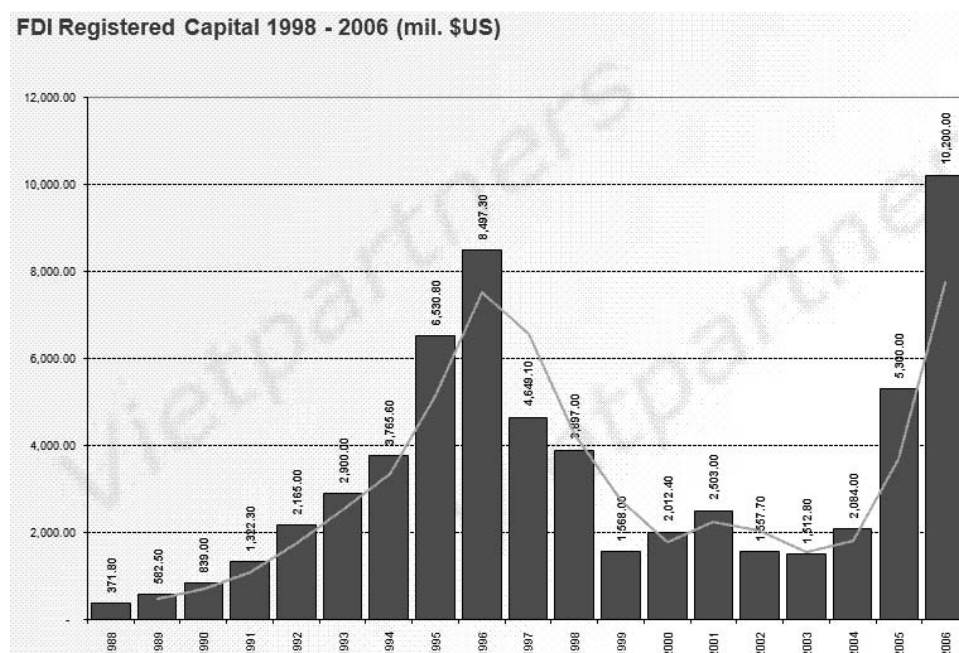


Sources : FMI ; gouvernement vietnamien ; HSBC
* Prévision.

15. Si l'on élargit la perspective, on note que l'augmentation de la demande intérieure, le niveau élevé d'IDE : environ 10 milliards de \$ US et d'importants investissements nationaux ont largement contribué à la croissance du PIB en 2006, comme l'illustre le graphique 1. Les secteurs de l'industrie et de la construction ont continué à jouer un rôle important affichant une progression de 10.4 % en 2006 et le Viêt Nam compte sur l'IDE pour financer son industrie lourde (qui comprend la construction navale) à hauteur d'environ 45 % sur un total de 17 855 milliards de \$ US en 2007 (voir graphique 4).

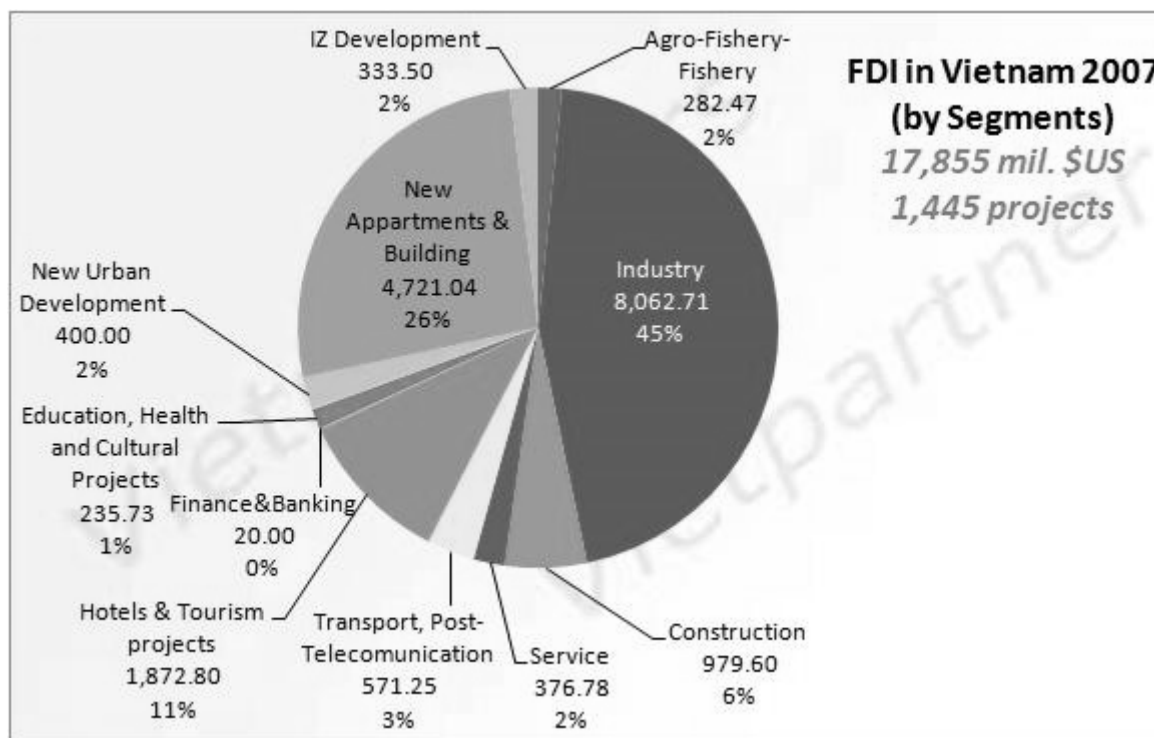
Graphique 3. Volume total d'IDE au Vietnam 1998-2006

Volume d'IDE enregistré au Viêt Nam 1998 – 2006 (milliards de \$ US)



Source : Vietnam FDI Statistics.

Graphique 4. Volume d'IDE au Viêt Nam classés par secteur - 2007



Source : Vietnam FDI Statistic.

16. L'adhésion du Viêt Nam à l'Organisation mondiale du commerce en qualité de 150^e pays membre, qui a été officiellement menée à bonne fin en janvier 2007 devrait stimuler fortement l'économie et assurer la poursuite des réformes de libéralisation. L'Economist Intelligence Unit (EIU) table sur une forte croissance du PIB en termes réels, induite par le dynamisme de la consommation et des investissements. Le Viêt Nam, qui a pour ambition de devenir une économie à revenu intermédiaire d'ici 2010, est fermement résolu à atteindre ses Objectifs du millénaire pour le développement en 2012.⁶

La construction navale, une industrie stratégique

17. L'industrie de la construction navale exerce divers effets positifs sur l'économie du Viêt Nam : elle soutient le secteur des transports maritimes, augmente le niveau de l'emploi, contribue au progrès technologique dans toutes les industries liées à la construction navale, stimule la demande de produits nationaux et les entrées de devises. Le gouvernement vietnamien a fait de la construction navale une grande industrie d'exportation et il a encouragé, depuis cinq ans, les investissements dans le cadre du Programme de développement de l'industrie de la construction navale pour 2002-2010. Cette industrie connaît une croissance rapide et offre des débouchés intéressants aux sociétés étrangères qui fournissent des équipements et des services maritimes. L'industrie vietnamienne de la construction navale s'est trouvée pour la première fois sous le feu des projecteurs internationaux en 2004 lorsque Vinashin a conclu

⁶ Informations recueillies sur le site <http://www.economist.com>.

un accord avec le Groupe Graig du Royaume-Uni pour la construction de 15 transporteurs de vrac sec de 53 000 tps de la catégorie DNV⁷ (Brewer 2006).

Lien avec d'autres industries

18. Le secteur maritime vietnamien se développe rapidement et le Viêt Nam a pour ambition affichée de doter son industrie de construction navale d'un niveau technologique égal à celui d'autres économies de cette région du globe. L'offre et les coûts des moyens de production sont des facteurs importants qui influent sur la compétitivité de l'industrie de construction navale et au Viêt Nam, ces coûts représentent plus de 70 % du coût total de construction d'un navire. Actuellement, les chantiers navals vietnamiens importent la plus grande partie de leurs matériaux et de leurs machines car la production nationale n'est pas en mesure de satisfaire la demande mais la stratégie de Vinashin vise à porter le taux de produits de fabrication nationale à 60-70 %, afin de créer des conditions propices au développement d'autres industries.

19. Le Viêt Nam est en passe de devenir une nation industrialisée et la demande d'acier augmente du fait du développement de son nouveau secteur industriel et des nombreux projets d'infrastructures en cours. Le marché de l'acier est l'un des facteurs importants qui influent directement sur la construction navale car l'acier représente environ un cinquième du coût total de construction d'un pétrolier type. En outre, toute augmentation des prix de l'acier aura bien évidemment pour effet de faire monter les prix d'autres matériaux et équipements.

20. Le gouvernement vietnamien a approuvé un Plan de développement de la production d'acier pour la période 2007-2025, qui impose aux producteurs de satisfaire la demande locale et de dégager des excédents pour l'exportation. D'après ce Plan, on estime qu'il faudra de 10 à 12 milliards de \$ US pour produire 12-15 millions de tonnes métriques de lingots d'acier et 19- 22 millions de tonnes métriques de produits sidérurgiques par an d'ici 2025 et les producteurs locaux finiront par dégager des excédents pour l'exportation. On trouvera ci-après des informations complémentaires sur un certain nombre de programmes.

21. Depuis dix ans, la demande d'acier du Viêt Nam – qui ne compte que quelques aciéries et importe des plaques et des lingots d'acier – a augmenté en moyenne de 20 % par an et la demande, qui s'établit actuellement à 6 mt par an devrait passer à environ 15 mt d'ici 2015. En 2005, les importations d'acier se sont élevées à 5.5 mt, soit près de 90 % de la consommation. A la fin juillet 2007, le Viêt Nam avait produit 1.33 mt d'acier soit + 25.4 % en un an (SEAICI 2007), et a l'intention de réduire sa forte dépendance à l'égard des importations, en particulier de produits plats laminés à chaud et à froid, au moyen d'investissements supplémentaires dans de nouvelles aciéries.

22. La Viet Nam Steel Corporation s'est fixé pour but de produire 2.35 millions de tonnes d'acier en 2008. Les aciers bon marché importés de Chine ont constitué un défi majeur pour cette entreprise en 2007 les exportations chinoises d'acier ayant fortement pesé sur le marché vietnamien de l'acier.⁸

23. Vinashin and Songsan CNI Ltd (Korea) ont signé en mars 2007 un contrat de coentreprise pour l'ouverture au second trimestre 2008, d'une installation sidérurgique qui produira et assemblera des blocs d'acier pour des projets de construction navale. Sa capacité annuelle de traitement devrait atteindre 108 000 tonnes d'ici 2017. Les chantiers navals du Groupe Vinashin passeront des contrats avec cette

⁷ Le contrat de 322.5 millions de \$ US a été divisé entre le chantier naval Nam Trieu (Nasico) à Hai Phong se chargeant de la construction de six navires et la société sœur, le chantier naval Ha Long à Quang Ninh construisant les neuf autres.

⁸ Informations recueillies sur le site <http://www.vnbusinessnews.com>.

coentreprise pour la fabrication de blocs d'acier de qualité supérieure dans le but de raccourcir les délais de construction des navires.

24. POSCO, qui est le premier groupe sidérurgique de Corée du Sud, prévoit aussi de développer ses activités au Viêt Nam avec un projet de construction d'une aciérie intégrée de 1.13 milliard de \$ US dans la zone industrielle de Phu My II. Cette aciérie, d'une capacité de 3 millions de tonnes métriques par an d'acier laminé, devrait entrer en activité fin 2009.

25. Le Lion Group de Malaisie a fait savoir qu'il envisageait de construire une aciérie de 7 milliards de \$ US au Viêt Nam. L'équipe réalise actuellement une étude de faisabilité, lorsqu'elle sera achevée, un consortium sera constitué pour mener à bien le projet de construction de l'aciérie.

26. Le Groupe indien Essar a signé un contrat de coentreprise avec la Vietnam Steel Corporation (VSC) et avec Geruco, le principal fabricant de caoutchouc du Viêt Nam, pour construire, dans la province méridionale de Ba Ria-Vung Tau, une unité de production d'acier laminé à chaud pour un coût de 527 millions de \$ US. Par ailleurs, le Groupe indien Tata a signé un protocole d'accord pour investir 3.5 milliards de \$ US dans un complexe sidérurgique de 4.5 millions de tonnes par an, situé dans la province centrale de Ha Tinh.

27. Une coentreprise vietnamienne-thaïlandaise prévoit de construire, avec la participation de la société anonyme Hoa Sen, une aciérie de 60 millions de \$ US et une usine de matériaux de construction en acier de 30 millions de \$ US, dans la zone industrielle de Phu My II.

28. Par ailleurs, la concurrence entre les producteurs locaux est très forte. La société anonyme Thep Viet a investi 100 millions de \$ US dans une unité de production de lingots d'acier de 500 000 tonnes par an, dans la zone industrielle de Phu My. Cette unité en serait actuellement au stade des essais et devait entrer en service fin 2007. La société prévoit aussi de construire, d'ici 2015, une aciérie de 1.5 milliard de \$ US et d'une capacité de 3 millions de tonnes d'acier laminé par an.

29. Vinashin, un conglomérat public présent dans plusieurs secteurs d'activité, construit dans le district de Ninh Phuoc, une aciérie intégrée d'une capacité de 4.5 millions de tonnes par an, qui devrait entrer en service en 2008. Le coût de la première tranche : 2008- 2010, est estimé à 2.7 milliards de \$ US. Le solde servira à financer l'extension de l'aciérie au cours des 8 années suivantes.

30. Les autorités Vietnamiennes sont désireuses de couvrir leurs propres besoins en acier mais les importations de ferraille ont doublé en 2007 car l'offre de matière première nécessaire pour la production de lingots d'acier reste inférieure à la demande qui ne cesse d'augmenter. Selon l'Association vietnamienne de l'acier, la sidérurgie vietnamienne a importé 700 000–800 000 tonnes de ferraille en 2006, 1.4 million de tonnes en 2007 et devait en importer 2 millions de tonnes en 2008.

31. Pour répondre aux besoins de l'industrie de construction navale, Vinashin possède des installations de laminage d'acier de grande capacité et sera capable de couvrir la majeure partie de ses besoins futurs en plaques d'acier et produits en acier spéciaux,⁹ si bien qu'il pourrait ne pas souffrir excessivement de la forte demande d'acier émanant d'autres secteurs industriels.

⁹ Vinashin construit actuellement une nouvelle unité de laminage à chaud d'une capacité annuelle initiale de 350 000 tonnes dans la province de Quang Ninh à proximité du port de Cai Lan, situé au nord du pays.

POLITIQUES GOUVERNEMENTALES

Rôle des autorités

32. Les autorités Vietnamiennes accordent une grande importance à la construction navale et lui apportent, dans le cadre de son programme d'aide sectorielle, un soutien considérable (BLP 2005) sous plusieurs formes :

- Octroi à Vinashin de prêts à des conditions avantageuses.
- L'entreprise est autorisée à conserver la totalité de l'impôt sur les bénéfices des sociétés et l'impôt sur l'utilisation des capitaux¹⁰ durant la période 2002 à 2010, à des fins de réinvestissement.
- Exonération des taxes à l'exportation et de loyer des terrains.
- L'Etat couvre jusqu'à 50 % des fonds de roulement mis à la disposition des entreprises publiques.
- Octroi par le Fonds public de développement des prêts à rembourser sur 12 mois, compte tenu d'un délai de grâce de 2 ans, pour les coûts d'infrastructure des projets de construction de chantiers navals.
- Limitation des importations de navires d'occasion.¹¹

33. En outre, le Programme de développement stratégique de l'industrie de la construction navale vietnamienne 2001-2015 fixait les grands objectifs suivants, à réaliser en trois étapes : (Vinashin Business Group 2006) :

Période 2001-2005

- Renforcer les capacités des chantiers navals pour leur permettre de construire des vraquiers de capacité Handymax.
- Réalisation des travaux techniques préparatoires pour la construction de navires plus complexes comme les pétroliers Aframax et Ro-Pax durant la 2^{ème} étape.

Période 2006-2010

- Poursuivre l'extension des capacités et la modernisation technologique des chantiers navals pour les mettre au niveau des chantiers navals des économies de catégorie intermédiaire.
- Production locale de matériels et d'équipements pour la construction navale : plaques d'acier, les moteurs marins (à 2 et 4 temps), panneaux d'écouille et grue, qui représentent jusqu'à 70 % de la valeur du navire.

Période 2010-2015

- Acquérir la maîtrise des technologies modernes de construction de structures offshore et de navires de 150 000 tpl (superpétroliers).
- Conquérir une position solide sur le marché des Ro-Pax.

¹⁰ Au Viêt Nam, les entreprises publiques rentables devraient procurer un bénéfice à l'État moyennant le paiement d'un impôt appelé « l'impôt sur l'utilisation des capitaux ».

¹¹ Le Viêt Nam protège actuellement son industrie nationale de construction navale au moyen d'un tarif douanier de 10 à 15 % sur les importations de bateaux de pêche et les petits cargos et d'un tarif douanier de 5 à 7.5 % sur les importations de cargos de plus de 5 000 tpl.

Systemes de financement et de garantie

34. La Banque d'investissement et de développement du Viêt Nam (Investment and Development Bank of Vietnam - BIDV) est le principal établissement qui accorde les garanties de prêt et les avances en capital pour le secteur de la construction navale. Elle collabore aussi avec d'autres banques comme la Banque du commerce extérieur du Viêt Nam (VCB), la Banque industrielle et commerciale du Viêt Nam (Vietcombank), la Banque de développement agricole et rural (Agribank) et la Saigon Joint-Stock Commercial Bank lorsqu'il s'agit de couvrir des montants très élevés.

35. La Société vietnamienne de financement de la construction navale a collaboré avec le Groupe Vinashin et ses filiales pour trouver des solutions de financement similaires à celles mises au point avec le concours de Vinashin, du Fonds vietnamien d'aide au développement et de diverses banques (ABS 2007).

36. En 2004, la Banque maritime commerciale par actions du Viêt Nam et la Banque d'investissement et de développement du Viêt Nam (BIDV) ont signé conjointement, avec les chantiers navals de Ha Long, un accord de crédit de 100 milliards de VND (6.36 millions de \$ US) pour la construction d'un certain nombre de navires de 12 500 tpl. Cet accord et d'autres accords¹² ont doté le secteur de la construction navale du Viêt Nam d'une assise financière durable.

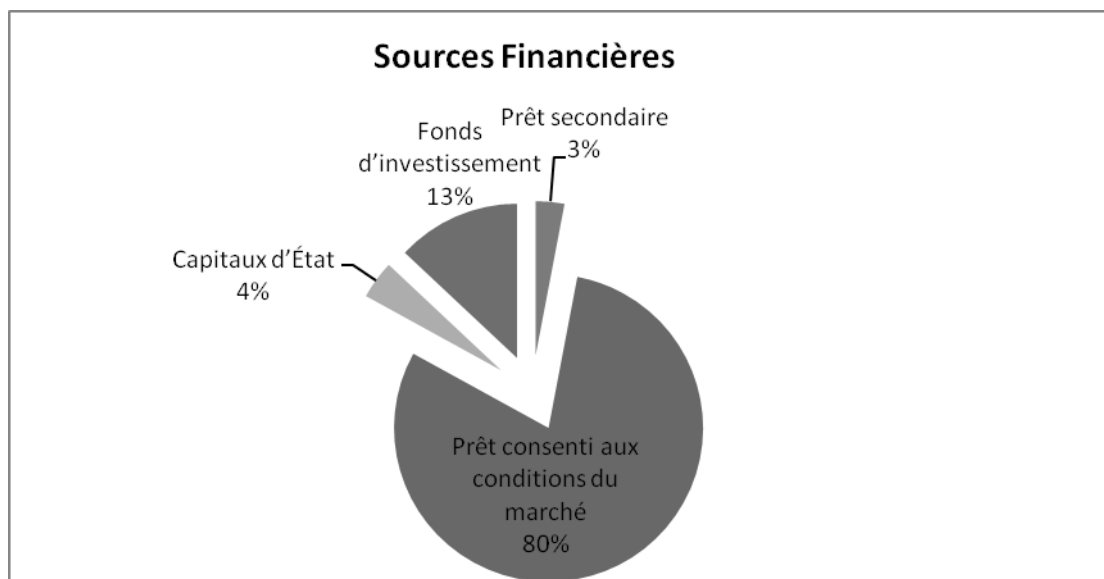
37. En 2005, le Viêt Nam a procédé à sa première émission au niveau mondial d'obligations estimée à 750 millions de \$ US, dont le produit a été prêté en totalité à Vinashin pour financer son développement. Depuis lors, afin de réduire leurs charges d'emprunt, de nombreuses sociétés vietnamiennes – notamment Vinashin – préfèrent recourir aux émissions d'obligations, plutôt qu'aux prêts bancaires, pour ramener leurs charges d'intérêts de 12-15 % à 10 % environ. Plus récemment, Vinashin a procédé à sa troisième émission d'obligations à 10 ans, estimée à 3 trillions de VND (187.5 millions de \$ US), dont 95 % environ ont été vendus à des investisseurs étrangers.

38. La Compagnie maritime nationale du Viêt Nam (Vinalines), qui est une entreprise publique, prépare une émission d'obligations de 309 millions de \$ US pour fin 2008, en vue d'acheter à Vinashin quatre pétroliers Aframax et travaille actuellement avec le Crédit Suisse sur l'évaluation des capacités d'endettement (calcul de la notation) avant de décider du calendrier de sa première émission d'obligations internationales. L'emprunt de 130 millions de \$ US qu'elle a, par ailleurs, contracté récemment auprès de Citigroup servira à acquérir cinq cargos. Vinalines se lance dans un important programme d'expansion avec Vinashin et a signé, avec le chantier naval, des contrats pour la construction de 64 navires pour un coût total de 2.5 milliards de \$ US.

39. Actuellement, le carnet de commandes de Vinashin s'élève à quelques 14.4 millions de tpl¹³ dont 70 % environ émanent de l'étranger, ce qui l'a obligé à faire d'importants investissements dans ses installations de construction navale pour répondre à cette forte demande de grands navires. Pour financer cette expansion, Vinashin a mobilisé en 2006, des capitaux pour un total de 15 trillions de VND (937.5 millions de \$ US), en hausse de 35 à 45 % sur l'année précédente. Vinashin s'est par ailleurs fixé pour objectif de porter l'industrie vietnamienne de construction navale au quatrième rang mondial d'ici 2015 et devra, pour y parvenir, investir selon les estimations, 5.14 milliards de \$ US d'ici 2011, voir graphique 5 (Vinashin Business Group 2006).

¹² Par exemple, en 2004, le Fonds public d'aide au développement (DAF) a signé un accord avec Vinashin pour apporter 1 200 milliards de VND (76.43 millions de \$ US) destinés à la construction de cinq vraquiers de 53 000 tpl à exporter au Royaume-Uni. Cette opération était garantie par un prêt consenti à des conditions préférentielles représentant 65 % de la valeur totale des navires avec une période de remboursement de 24 mois.

¹³ Information en provenance de la Vietnam Shipbuilding Industry Corporation à la date de mai 2008.

Graphique 5. Origine des capitaux d'une valeur de 5.14 milliards de \$ US

Source : Vinashin Business Group 2006.

40. Ces capitaux d'un montant de 5.14 milliards de \$ US pour la période 2008-2011 seraient répartis de la manière suivante :

- Construction navale/réparation (1.4 milliard de \$ US)
- Transports maritimes (2.05 milliards de \$ US)
- Industries lourdes (1.13 milliard de \$ US)
- Construction (0.37 milliard de \$ US)
- Commerce et autres (0.15 milliard de \$ US)

R-D et innovation

41. L'Institut scientifique et technologique de construction navale (SSTI), créé à Hanoi en 1959 est devenue la plus grande filiale de Vinashin qui s'occupe de Recherche & Développement. A son apogée, il employait environ 500 ingénieurs mais cet effectif était tombé à 50. Par suite de la création de Vinashin en 1996 et de la priorité accordée par les autorités à la construction navale marchande, le SSTI s'est vu confier une nouvelle mission, favoriser le développement de l'industrie de la construction navale du pays et a recommencé à recruter. Son personnel a acquis des connaissances et de l'expérience en allant se former au Japon et en Corée et en créant des coentreprises avec des bureaux de conception étrangers. L'Institut entretient un centre d'essais et de recherche navale qui comprend un bassin d'essais pour des maquettes de navires et entretient d'étroites relations avec des instituts de conception étrangers, comme Hitachi Zosen (Corée), Carl Bro (Danemark), Kitada Ship Design Co. (Japon) et CTO (Pologne).

42. Aujourd'hui, SSTI emploie 250 architectes navals et ingénieurs du génie maritime et assure essentiellement des services de conception et d'ingénierie. En 2007, le SSTI a participé au projet vietnamien de construction navale qui a eu le plus de retentissement en se lançant dans la conception des premiers pétroliers Aframax (115 000 tpl), en coopération avec l'American Bureau of Shipping (ABS). Ces navires sont en construction dans le chantier naval de Dung Quat. Les prochains projets de conception

du SSTI devraient concerner un porte-conteneurs de collecte de 3 200 EVP et un transporteur de produits pétroliers raffinés (MR) (moyenne capacité).

43. Le SSTI a établi les plans d'une série de navires, notamment des cargos, des pétroliers, des docks flottants, des barges, des petits bateaux à passagers et des remorqueurs. Vinashin prévoit de moderniser le SSTI et son bassin d'essai pour maquettes de navires afin de permettre la conception de navires d'un tonnage maximum de 100 000 tpl. La Dung Quat Shipbuilding Corporation et l'Oil and Gas Shipping Investment Joint Stock Company ont signé, en 2006, un contrat pour la construction de navires de charge de 54 000 tpl, conçus par le SSTI.

44. En 2005, le SSTI a commencé à travailler avec le Centre de recherche et de conception navale de Pologne pour concevoir et construire en collaboration des porte-conteneurs et des transporteurs de brut et mettre au point un nouveau bassin d'essais pour les maquettes. Ce bassin, qui est en cours de construction au Parc technologique Hoa Lac, devrait être prêt fin 2008. Les experts polonais ont formé les ingénieurs du SSTI au fonctionnement du bassin et fourni un nouvel équipement à l'Institut comprenant notamment un tunnel de cavitation et un générateur de houle (ABS 2007).

45. SSTI a pour objectif immédiat de produire ses propres plans pour des navires de 170 000 à 200 000 tpl d'ici 2010. Ses projets pour l'avenir comprennent le développement de la formation avec un établissement de formation et une école maritime technique spécialisée dans la construction et l'architecture navales. Cette école devrait accueillir environ 1 500 étudiants par an et comprendrait plusieurs antennes sur l'ensemble du territoire. Les travaux de construction ont déjà commencé sur un site.

46. La conception d'équipements offshore figure au nombre des objectifs à long terme du SSTI qui dispose d'un Bureau chargé des futurs projets offshore à Vung Tau, au sud de Ho Chi Minh-Ville qui est en passe de devenir le centre national des services pour le pétrole et le gaz.

47. L'Université maritime du Viêt Nam (VIMARU) s'est développée rapidement¹⁴ ces dernières années et a mis en place le Centre de recherche des applications de la technologie navale dans les secteurs suivants : construction et réparation navales, équipements maritimes et aussi conception des quais.

STRUCTURE DE L'INDUSTRIE

Analyse de la structure de l'industrie vietnamienne de construction navale

48. Au Viêt Nam, le ministère des Transports (MOT) est responsable de tous les modes de transports : maritimes, routiers, ferroviaires, aériens et fluviaux. Dans le secteur maritime, il est responsable notamment de la construction navale et des services connexes ainsi que des ports et des questions réglementaires. Vinashin est la première entreprise de construction navale du pays et dépend directement du Premier ministre ainsi que du ministère des Transports pour ce qui est des questions administratives étatiques (ASEAN 2005). Fondée en 1996 pour devenir l'une des premières entreprises publiques du Viêt Nam, Vinashin succédait à la Vietnam Shipbuilding Union établie en 1972 (Vinashin Business Group 2006). Sa structure est la suivante :

¹⁴ Information extraite du site www.vesamo.org

- Vinashin est une société holding qui compte plus de 200 filiales
 - environ 28 chantiers navals ;
 - Vinashinlines qui comprend 5 compagnies de navigation (Vinashin Ocean Shipping Lines, Bien Dong Shipping Company Vinashin Coastal Lines, Vinashin Oil & Gas Shipping Lines, Mekong Shipping Company) ;
 - 9 sociétés d'ingénierie et de construction ;
 - 12 co-entreprises, dont Hyundai-Vinashin Shipyard, Visco, Vinashin Sejin Marine Accommodation Co., Baikal Shipping, Shell Gas, Vietnam-Korea Ship Demolition Co., Vietnam-Canada Ship Repair Corporation ;
 - 20 entreprises manufacturières ;
- Son siège social est à Hanoi avec environ 300 salariés.
- Elle a également ouvert des bureaux de représentation en Allemagne, aux Pays-Bas, en Pologne, en Russie, en Australie, en Corée, en Irak et aux États-Unis afin de pénétrer le marché international.

49. Vinashin a créé une filiale du nom de Vinashinlines qui est propriétaire de navires. A côté de Vinalines, les armateurs nationaux traditionnels, deux organisations de tutelle ont ainsi été créées pour les transports maritimes au Viêt Nam. La création de Vinashinlines visait essentiellement à assurer une clientèle aux chantiers navals du Viêt Nam, à démontrer leur capacité à construire des navires de qualité et, aussi à inciter la communauté maritime mondiale à faire confiance à des constructeurs navals qui n'avaient pas de réputation internationale. Vinashinlines a commencé son activité avec plusieurs petits pétroliers qui importaient des produits pétroliers au Viêt Nam et une série de navires de charge polyvalents de 12 000-15 000 tpl. Aujourd'hui, avec ses cinq filiales, Vinashinlines possède une flotte de neuf vraquiers, deux pétroliers et deux porte-conteneurs d'une capacité totale d'environ 350 000 tpl. D'ici 2010, la compagnie espère porter sa flotte à 44 navires (1.5 million de tpl au total) (ABS 2007).

Structure du capital, coentreprises, participation étrangère

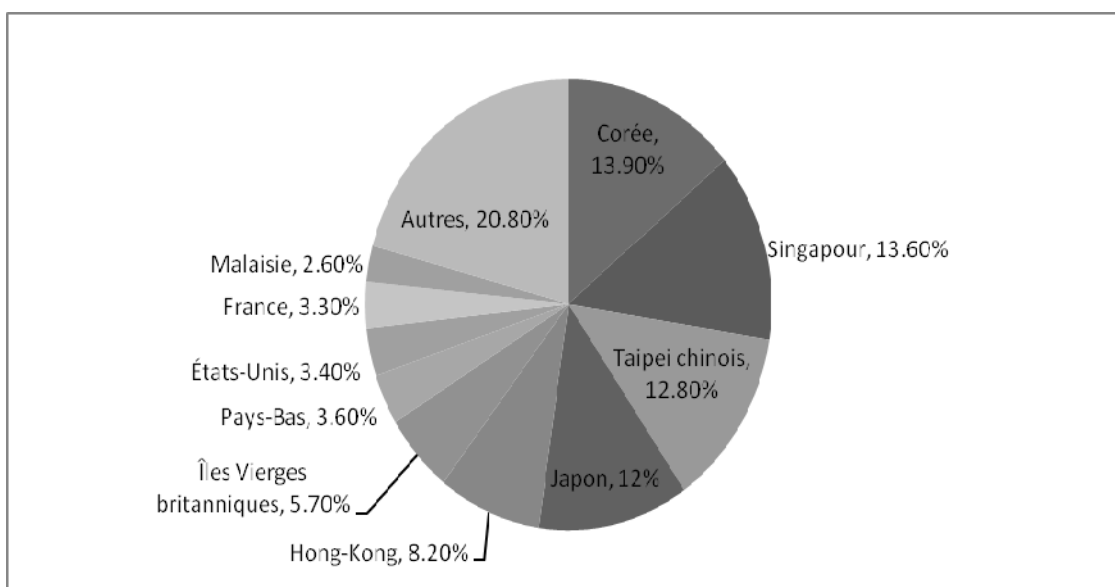
50. La bonne santé actuelle du marché mondial de la construction navale, qui se traduit par des carnets de commandes pratiquement pleins pour la plupart des grands chantiers navals du monde, poussé les armateurs à rechercher de nouveaux chantiers. Le Viêt Nam assure la promotion de son industrie de construction navale par l'intermédiaire du Groupe public Vinashin, qui détient environ 70 % des chantiers navals du pays, implantés pour la plupart à proximité des grands ports comme Hai Phong et Ho Chi Minh-Ville.

51. La plupart des grands chantiers navals du Viêt Nam sont gérés par Vinashin qui fonctionne sur le modèle société mère-filiale. De ce fait, les sociétés étrangères pénètrent le secteur de la construction navale vietnamienne essentiellement, par le biais de la création de coentreprises – qui donnent naissance à de nouvelles entités –, ou de l'acquisition des actions des chantiers navals locaux.

52. Dans ce secteur, les mécanismes utilisés par les étrangers pour investir dans les entreprises vietnamiennes sont les suivants : participation étrangère intégrale (100 %) (85.7% de l'ensemble des projets), coentreprises (10.6 %) contrats de coopération commerciale (1.1 %) et sociétés par actions (2.6 %). Durant ces deux dernières décennies, les 10 économies qui ont le plus investi au Viêt Nam (en date de juin 2007), (voir graphique 6) sont, par ordre d'importance (Huan 2007), les suivantes :

- Corée du Sud (9 365 millions de \$ US)
- Taipei chinois (8 621 millions de \$ US)
- Hong Kong (5 505 millions de \$ US)
- Pays-Bas (2 429 millions de \$ US)
- France (2 249 millions d \$ US)
- Singapour (9 191 millions de \$ US)
- Japon (8 067 millions de \$ US)
- Îles Vierges britanniques (3 819 mil. de \$ US)
- États-Unis (2 319 millions de \$ US)
- Malaisie (1 740 millions de \$ US)

Graphique 6. Les 10 premiers investisseurs étrangers au Vietnam, en date de juin 2007



Source : Vietnam Foreign Investment Agency, 2007.

53. Par ailleurs, Vinashin compte un certain nombre de partenaires stratégiques qui ne sont pas des investisseurs et ces partenaires travaillent ensemble selon différentes formules pour améliorer la qualité des navires et le respect des dates de livraison. Ces partenariats stratégiques ont également pour objectif d'accroître l'efficacité en termes de réduction des coûts et d'amélioration des taux d'utilisation des capacités, afin de faire face à l'accroissement du nombre de commandes nationales et étrangères de navires neufs.

54. La Pologne, par exemple, a participé activement au développement de l'industrie de la construction navale au Vietnam et Vinashin a importé pour plus de 50 millions de \$ US d'équipements en provenance de sociétés polonaises, dans le cadre d'un accord de crédit de 70 millions de \$ US, conclu entre la Pologne et le Vietnam (AMEM 2005). Les autorités néerlandaises ont également mis en œuvre des programmes de crédit à taux bonifiés pour promouvoir la coopération en matière d'échanges et d'investissement avec le Vietnam, en faveur de son secteur des équipements maritimes.

Zones économiques spéciales au Vietnam

55. Nombreux sont les investisseurs étrangers qui ont signalé qu'au Vietnam, il est plus rapide et plus commode de réaliser des projets dans les Zones industrielles où les terrains sont déjà aménagés et où ils n'ont pas à se soucier des travaux, longs et parfois difficiles, de déblaiement et de remise en état ainsi que

de la construction des infrastructures nécessaires. (US Department of State 2007). Au Viêtnam, les entreprises de construction navale peuvent choisir de construire des navires dans deux catégories différentes de Zones spéciales :

- Les zones économiques (ZE) ont été créées pour attirer les investisseurs étrangers désireux d'implanter leur base de production au Viêtnam en vue d'en exporter la totalité. Sous réserve de respecter certaines dispositions, les entreprises de construction navale qui exercent leurs activités dans les ZE peuvent bénéficier d'exonérations des droits de douane pour les équipements, les matières premières et les marchandises importées ainsi que pour les biens et produits finis exportés.
- Les zones industrielles (ZI) ont été créées pour accueillir à la fois les sociétés étrangères et locales en ciblant aussi bien les marchés intérieurs que les marchés d'exportation, leur offrir de meilleures infrastructures et faciliter les procédures d'agrément. Étant donné que les incitations fiscales initialement réservées aux ZE ont maintenant été étendues aux entreprises installées dans les ZI, qui exportent au moins 80 % de leur production, les ZI¹⁵ sont de loin la forme la plus courante de « zone spéciale » au Viêtnam.

56. Vinashin a investi dans la création de zones industrielles de construction navale et a encouragé les industries locales ainsi que les investisseurs étrangers à participer. On trouvera plus de détails à cet égard dans les tableaux 3 et 4.

Tableau 3. Viêtnam : Zones économiques comportant des installations de construction navale

Projet de construction navale Zone économique de Nhon Hoi	<ul style="list-style-type: none"> • Dans la zone économique de Nhon Hoi, Vinashin prévoit, dans un premier temps, de construire et réparer des navires de 10 000 tpl et dans un second temps, des navires de 100 000 tpl. • Ce projet entre dans le cadre du programme vietnamien de développement de la construction navale.
Projet de construction navale Zone économique de Dung Quat	<ul style="list-style-type: none"> • Cette zone économique se situe dans la province centrale de Quang Ngai. L'un des principaux projets entrepris dans cette zone est celui du complexe de construction navale de Dung Quat dont le coût est estimé à plus de 700 millions de \$ US.
Projet de construction navale Zone économique de Van Phong	<ul style="list-style-type: none"> • Dans cette zone économique, STX Shipbuilding Ltd de Corée du Sud devrait construire un chantier naval couvrant 300 hectares et d'une capacité annuelle de 900 000– 2.5 millions de tpl.
Projet de construction navale Zone économique de Nghi Son	<ul style="list-style-type: none"> • Cette zone économique se situe au nord de la région centrale, dans la province de Thanh Hoa. Sa création devrait promouvoir le développement du nord de cette région centrale du Viêtnam et comportera un chantier naval capable de construire des navires de 50 000 tpl. Elle accueillera aussi des activités haut de gamme dans les secteurs de la sidérurgie et des matériaux de construction.

¹⁵

Depuis la création de sa première ZE en 1991, le Viêtnam a créé un total de 137 ZI et ZE. En novembre 2006, on dénombrait 2 320 entreprises étrangères d'investissement autorisées dans les zones, avec un capital total enregistré de 19 milliards de \$ US.

Zone industrielle de Thinh Long	<ul style="list-style-type: none"> • Vinashin est prête aussi à dépenser quelques 40 millions de \$ US pour la construction du chantier naval de Thinh Long dans la zone industrielle de Thinh Long. Le nouveau chantier naval pourra construire et réparer des navires de 15 000 à 30 000 tpl.
--	--

Source : Informations recueillies par le secrétariat de l'OCDE.

Tableau 4. Parcs industriels liés à la construction navale au Viêt Nam

Parc industriel (PI) de construction navale de Xoai Rap	<ul style="list-style-type: none"> • Ce nouveau PI, d'une superficie de 485 hectares, se situe dans la province de Tien Giang. Le Comité du peuple de cette province a déjà alloué 246 hectares de terrains à Vinashin pour la réalisation de la première tranche de divers projets d'investissement. • En 2007, Vinashin prévoit de construire des chantiers navals dans le PI de Xoai Rap IP, qui emploieront plus de 10 000 salariés. En outre, le Wonil Group de Corée s'est fait enregistrer pour la location de 100 à 200 hectares de terrains dans le PI pour produire des équipements et des machines destinés à l'industrie de construction navale. Le groupe coréen envisage d'investir 300 millions de \$ US dans un chantier naval et recrutera 5 000 salariés.
Parc industriel de Soai Rap	<ul style="list-style-type: none"> • Ce PI se situe dans la province de Tien Giang et il est prévu d'y aménager un complexe de construction navale avec des sous-traitants et un port spécialisé.
Parc industriel de An Hong	<ul style="list-style-type: none"> • Ce PI se situe à Haiphong et il est prévu d'y implanter des installations pour l'assemblage de moteurs de marine de 6 000 CV maximum, la production d'ancres, d'équipements électriques, d'équipements d'hébergement, de chaudières, d'équipements de navigation et de conteneurs.
Parc industriel de Lai Vu	<ul style="list-style-type: none"> • Ce PI (220 ha) se situe dans la province de Hai Duong, il est prévu d'y aménager une unité de production de conteneurs de 300 000 EVP, une unité de fabrication d'équipements pour l'armement des navires, des industries lourdes, une unité de production de moteurs 2 temps et un Centre de formation technique.
Parc industriel de Cai Lan	<ul style="list-style-type: none"> • Ce PI (56.4 ha) se situe dans la province de Quang Ninh et il est prévu d'y implanter une aciérie qui produira 500 000 tonnes par an, une centrale électrique de 40 MW, une unité de production de structures d'acier et un terminal portuaire.

Source : Association danoise d'exportation 2006.

La main-d'œuvre (y compris formation et éducation)

57. Le Viêt Nam compte environ 83 millions d'habitants dont la majorité (environ 75 %) est âgée de moins de trente ans et vit dans les zones rurales. La population active est estimée à quelques 59 millions de personnes, dont 10 % à 45 % sont au chômage ou sous-employées. Le revenu moyen est d'environ 500 \$ US par an. On estime que de 1 à 1.5 million de nouveaux travailleurs viennent grossir les rangs de la population active chaque année (NORAD 2003). La forte croissance industrielle et l'afflux des investissements étrangers génèrent une demande diversifiée de qualifications professionnelles pour lesquelles il existe actuellement une pénurie. Mieux former la population active sera essentiel pour garantir la croissance économique à long terme du pays et le doter d'une population active compétitive au plan international. C'est pourquoi les autorités ont augmenté, ces dernières années, les dotations budgétaires,

libéralisé le secteur privé et encouragé les participations étrangères pour développer les services d'éducation et de formation au Viêtnam.

58. Le gouvernement a élaboré une Stratégie à long terme de Développement de l'Éducation pour la période 2001 à 2010 et estime que les dépenses d'éducation pourraient augmenter et atteindre 6.9 % du PIB et 20 % des dépenses publiques totales d'ici 2010 (US Commercial Service 2005). Le Viêtnam a aussi augmenté ses effectifs scolarisés ; dans le primaire, le taux de scolarisation avoisine 100 % et dépasse 65 % dans le secondaire. Les possibilités de croissance future dans l'agriculture sont limitées si bien que la création d'emplois dans des secteurs comme la construction navale, constitue un enjeu majeur pour le gouvernement.

59. A titre d'exemple, en 2000, le chantier naval de Nam Trieu dans le port de Haiphong, au nord du Viêtnam, ne comptait que 321 salariés et ne pouvait construire que de petits navires de 13 000 tpl maximum. C'est aujourd'hui une grosse entreprise pluri-sectorielle qui emploie 12 000 salariés (ABS 2007) et cet effectif devrait passer à 35 000 d'ici 2012.

60. A l'heure actuelle, l'abondance de la main-d'œuvre à bas coûts est manifestement un atout pour l'industrie de la construction navale au Viêtnam où les coûts salariaux sont très compétitifs par rapport aux niveaux internationaux puisque le salaire mensuel d'un ouvrier moyen est d'environ 950 000 VND (environ 60 \$ US). Par comparaison, le coût moyen de la main-d'œuvre qualifiée est de 15 à 20 fois supérieur en Corée et de 2 à 3 fois en Chine (BLP 2005). Lorsque l'on inclut les primes/indemnités, la sécurité sociale, les heures supplémentaires et autres coûts, le coût moyen par ouvrier pour l'employeur se situe entre 90 \$ US et 110 \$ US par mois au Viêtnam, alors que dans la région de Dongguan dans le sud de la Chine il est de l'ordre de 160 à 190 \$ US.¹⁶

61. Les transformations, tant au niveau de la taille que de la structure, de l'industrie de construction navale ainsi que l'introduction de nouvelles technologies et de nouveaux produits exigent de relever les niveaux normaux de recrutement et les critères de formation qui y sont liés, pour toutes les catégories de personnel. Au Viêtnam, il faut accorder une attention particulière à la formation et à l'éducation de la main-d'œuvre des chantiers navals, qui travaille dans la production, la gestion et la conception car les niveaux de qualifications sont généralement faibles, en raison du coût de la formation et du grand nombre d'ouvriers qui sont venus rapidement gonfler les effectifs de la construction navale pour répondre à l'accroissement de la demande. Bien que le Viêtnam dispose d'une main-d'œuvre abondante et jeune, 27 % seulement des ouvriers ont reçu une formation professionnelle et les pénuries de main-d'œuvre qualifiée freinent l'essor industriel.

62. En dépit de ses attraits, la main-d'œuvre vietnamienne pose certains problèmes aux investisseurs étrangers. On observe une pénurie de personnel d'encadrement et d'ouvriers qualifiés qui fait monter leurs salaires et provoque une forte rotation des effectifs de personnel qualifié, toujours à la recherche de meilleures rémunérations. Un autre facteur qui augmente le coût des ouvriers qualifiés et des cadres est la progressivité du système vietnamien d'impôt sur le revenu des personnes physiques qui explique que les coûts de main d'œuvre sont deux à trois fois supérieurs à ceux d'autres pays asiatiques pour le personnel local relativement bien payé. Ce problème a été réglé par un amendement législatif en 2004.¹⁷

63. Les entreprises financées par l'IDE organisent des sessions de formation professionnelle de courte durée ou recyclent leurs ouvriers sur place pour répondre à leurs besoins immédiats. Parfois ces entreprises doivent recycler environ 30 % de leurs ouvriers et envoient parfois ceux qui occupent des

¹⁶ Cette différence de 70 à 80 \$ par ouvrier et par mois ferait du Viêtnam un pays beaucoup plus attractif que la Chine si les coûts salariaux étaient l'unique facteur. Cependant, la Chine se place actuellement devant le Viêtnam pour ce qui est des fournisseurs nationaux et autres industries connexes.

¹⁷ En vertu de cette législation, la pression fiscale sur les salariés vietnamiens a été réduite à compter du 1^{er} juillet 2004. Les changements importants englobent l'élargissement des tranches d'imposition et la suppression du taux marginal supérieur d'impôt sur le revenu de 50 %.

postes clés se former à l'étranger.¹⁸ La main-d'œuvre vietnamienne ne considère pas les entreprises financées par l'IDE seulement comme une source de salaires plus élevés mais aussi comme un moyen d'acquérir des connaissances et des compétences nouvelles et d'apprendre de nouvelles techniques.

64. Au niveau national, les programmes de formation de la Nam Trieu Shipbuilding Industry Company (Nasico) comprennent la formation de son personnel dans des chantiers navals étrangers en Europe et au Japon ainsi que des cours spécialisés sur les réglementations et les procédures internationales pour les inspecteurs chargés du contrôle de qualité (ABS 2007).

65. Plus généralement, en raison de la forte demande d'ouvriers dans le secteur industriel et pour améliorer les revenus des zones rurales, la province de Tien Giang a travaillé de concert avec Ho Chi Minh-Ville pour organiser des cours de formation professionnelle pour encourager les fermiers à travailler dans l'industrie. De plus, la province de Ben Tre cherche à ouvrir 60 écoles privées de formation professionnelle et encourage 1 000 entreprises à participer à la formation professionnelle d'au moins 70 % de la main-d'œuvre pour la province d'ici 2010¹⁹.

Spécialisation dans la construction de certains types de navires

66. Le Viêt Nam a l'intention de développer ses capacités pour construire divers types de navires grâce à des transferts de technologie et à des créations de coentreprises. Son carnet de commandes a considérablement grossi dernièrement par suite de la passation de nouvelles commandes d'Aframax, de superpétroliers, d'unités flottantes de stockage et de déchargement et de transporteurs de GPL, le Viêt Nam vise aussi à se positionner solidement sur le marché des Ro-Pax. Les coentreprises sont un moyen rapide et peu coûteux de rattraper les écarts de compétitivité sur le plan technologique et organisationnel. Il faudra encore un certain temps au Viêt Nam pour acquérir la réputation de constructeurs de navires de qualité, ce qui est très important s'il veut soumissionner pour des navires de pointe car dans ce secteur, les attentes sont très fortes au niveau de technologie et de la qualité des produits finis.

67. Un exemple des progrès accomplis par le Viêt Nam sur ce marché a été la livraison des navires Handymax de 54 000 tpl Graiglas et Florence, simultanément par les chantiers navals Nam Trieu et Ha Long dans le nord du Viêt Nam, ces chantiers construisent en série le navire de type Diamond 53 pour divers clients à l'exportation. La construction, qui est en cours, du premier navire de plus de 100 000 tpl sera une nouvelle référence pour l'industrie.

68. Le chantier naval Dung Quat de Vinashin livrera en 2010 trois pétroliers Aframax de 105 000 tpl dont le premier est en cours de construction pour le compte de Vinashin. Le deuxième et le troisième pétroliers ont été commandés par PetroViêt Nam, qui devrait aussi orienter l'industrie vers le marché des superpétroliers puisqu'il a signé des lettres d'intention pour deux pétroliers d'au moins 300 000 tpl ainsi que pour d'autres options.

69. Une autre initiative, qui est en train de renforcer l'industrie vietnamienne de construction navale et ses capacités techniques est l'accord stratégique à long terme conclu avec Höegh Autoliners pour la construction de transporteurs de voitures au long cours. Les premiers fruits de cette collaboration seront des navires ultramodernes pouvant transporter de 6 900 véhicules. Les apports extérieurs dans cet accord de coopération seront probablement considérables puisque l'accord prévoit des transferts de technologie et la participation de la société de classification Det Norske Veritas ainsi que de Deltamarin, une société finlandaise de conseil en matière de conception technique maritime et de conception de navires. La percée de Vinashin sur le marché des transporteurs de véhicules a été mise en évidence par la signature en 2006

¹⁸ Informations recueillies sur le site <http://english.vietnamnet.vn/reports/2007/03/672767/>.

¹⁹ Informations recueillies sur le site <http://english.vietnamnet.vn/biz/2006/12/640466/>.

d'un contrat avec Ray Car Carriers pour la construction de huit navires capables de transporter chacun 4 900 unités.

70. Aker Yards va aussi s'engager dans une coentreprise avec la société Amana Group de Singapour pour installer un nouveau chantier naval à Vung Tau qui se spécialisera dans les navires ravitailleurs. Akers détiendra 70 % de la nouvelle entreprise et a l'intention d'investir 16 millions de \$ US, sur trois ans, dans son développement. Le chantier naval devrait finalement pouvoir construire de trois à quatre navires neufs par an. Le premier projet porte sur une série de six dispositifs de manutention d'ancres intégrant la conception Aker AH08, commandés par le biais d'Aker Capital, pour le marché offshore asiatique.

71. Dans le cadre d'un accord de coentreprise conclu entre Damen Shipyards des Pays-Bas et Vinashin, un nouveau chantier naval sera mis en service dans la région de Haiphong pour construire des unités plus spécialisées de moins de 10 000 tpl. Damen Vinashin Shipyard mettra à profit le savoir-faire des partenaires néerlandais pour construire des remorqueurs, des navires offshore et des navires de servitude, des embarcations à grande vitesse et des petits navires cargos (Lloyd's List 2007).

Technologie : accès et développement

72. Une industrie de la construction navale compétitive ne peut pas être uniquement tributaire de ses faibles coûts salariaux car il s'agit là d'un avantage concurrentiel simple et souvent passager. Dans le monde entier, l'expérience montre que les chantiers navals doivent également adopter les nouvelles technologies pour améliorer la productivité et conserver leur avance concurrentielle. Le Viêt Nam semble l'avoir admis et les accords de transfert de technologie visant à améliorer l'efficacité, les compétences techniques et la productivité figurent parmi les accords de coopération les plus fréquemment conclus entre les chantiers navals vietnamiens et des partenaires étrangers. Le gouvernement vietnamien favorise en particulier la coopération avec des partenaires étrangers comme la Pologne, l'Allemagne, la Norvège et le Japon afin d'encourager le transfert de connaissances sur la conception des navires et les nouvelles technologies.

73. Actuellement, dans le secteur de la construction navale, le contenu local (main-d'œuvre, matériaux secondaires et petits équipements d'importance secondaire) ne représente pas plus de 30-35 % alors que les moteurs et d'autres pièces importantes d'équipement sont importés. Vinashin espère accroître la proportion du contenu local en construisant à Hai Phong une usine pour assembler les moteurs diesel de 32 000 CV et ouvrir de nouvelles unités de production de barres à souder et autres articles pour les navires. La société va également établir deux centres de construction navale à Saigon et CanTho pour assembler des moteurs diesel, des connecteurs de boîtes d'engrenage d'ancres et des chaudières.

74. Vinashin a signé des contrats avec des constructeurs navals polonais pour le transfert de technologies modernes de construction navale d'une valeur de 200 millions de \$ US environ (Borgersen, 2004) et prévoit aussi d'investir de 1.5 à 2 milliards de \$ US dans la construction de navires à grande vitesse capables de transporter 2 000 passagers pour assurer la liaison nord-sud du pays ; le premier de ces navires sera construit par un chantier naval étranger alors que les autres devraient l'être au Viêt Nam.

75. La Chambre de commerce et d'industrie du Viêt Nam (VCCI) coopère étroitement avec des entreprises maritimes vietnamiennes et néerlandaises spécialisées pour la production d'équipements de marine : matériaux ignifuges et imperméables pour câbles, tuyaux et hélices ainsi que d'équipements de réfrigération pour l'industrie de la construction navale.

Rôle des institutions maritimes

76. Le Vietnam Register (VR) est un organisme d'État à but non lucratif qui assure le contrôle technique et la certification – application des normes de qualité et de sécurité – pour la plupart des principaux modes de transport y compris les navires et les installations offshore. Il a été créé en 1964 et a

publié en 1970 ses premiers Règles et Règlements pour la Classification et la Construction des Navires de haute mer, en acier. Il gère, depuis son siège de Hanoi, un réseau de 26 bureaux et antennes dans l'ensemble du pays, qui proposent des services de classification et de certification des navires et installations offshore. Le VR a signé des accords bilatéraux de classification avec les 10 membres et le membre associé de l'Association internationale des sociétés de classification (AISC) et avec des sociétés connues non membres de l'AISC. Ces accords autorisent des inspecteurs de classification étrangers à effectuer des inspections pour le compte de VR en dehors du Viêt Nam et autorise VR à travailler en leur nom au Viêt Nam.

77. Le premier travail entrepris par le VR concernant des navires de plus de 15 000 tpl en 2005 a consisté à classer une série de vraquiers de 20 000 tpl conçus au Viêt Nam. Actuellement, le VR supervise la construction d'une série de vraquiers de 53 000 tpl, de pétroliers de 104 000 tpl et d'une unité flottante de stockage et de déchargement de 150 000 tpl.

78. L'American Bureau of Shipping (ABS) a récemment signé un accord élargi de coopération avec le VR portant sur la fourniture d'une large gamme de services de classification et réglementaires.²⁰ Le VR s'intéressait tout particulièrement aux petits bateaux et certaines installations offshore mais en raison de l'évolution de l'industrie vietnamienne de construction navale, le VR doit maintenant élargir ses horizons et ses capacités. Le Bureau Veritas (BV) a également signé un accord avec le VR portant sur la formation et le perfectionnement des inspecteurs du VR qui travailleront dans le cadre du programme de formation structuré du BV et seront détachés auprès du BV.

79. Det Norske Veritas (DNV) est l'une des premières sociétés de classification pour l'industrie vietnamienne de construction navale qui est en plein essor ; elle intervient sur environ 70 % du carnet de commandes du pays et a mis au point, conjointement avec le VR, un programme de formation de 3 ans pour tout le personnel des chantiers navals de Vinashin. Avec le soutien de la Norad (l'Agence norvégienne de coopération pour le développement), plus de 1 200 personnes seront formées chaque année dans différents domaines de la construction navale.²¹

80. Grâce à l'important soutien de Germanischer Lloyd (GL), des travailleurs vietnamiens ont été formés directement au bureau de conception du chantier naval Peene à Wolgast en Allemagne. En outre, MPC Marine²² a envoyé des membres du personnel permanent au chantier de Nasico à Haiphong pour y former les salariés locaux (GL 2008).

Rôle des chantiers navals de moindre importance, les structures offshore et les capacités de transformation de navires

81. Vinashin est en mesure de réparer, transformer et modifier les navires à double coque de toute taille, jusqu'aux superpétroliers. Ses entreprises peuvent assurer les services suivants : réparation en bassin flottant et bassin de radoub, réparations de plate-formes pétrolières et allongement des transporteurs de voitures. Les réparations se font essentiellement aux chantiers navals de Bach Dang, Pha Rung, Hyundai-Vinashin (HSV) et aux chantiers navals de Saigon (Vinashin Business Group 2006).

²⁰ Cet accord devrait permettre à ABS d'aider VR à surmonter les difficultés liées à la construction de grands navires spécialisés.

²¹ Informations recueillies sur le site www.marinelog.com

²² MPC Marine est une société du Groupe MPC implanté à Hambourg qui réalise des projets de construction de navires neufs avec des chantiers navals du monde entier.

82. Le ministère des Transports exploite quelques petits chantiers navals (capables de construire des navires de 800 tpl) qui répondent aux besoins de la navigation fluviale. Par ailleurs, le ministère de la Pêche exploite des petits chantiers navals qui construisent principalement des bateaux de pêche en bois. De plus, les Comités des Peuples de certaines villes et provinces côtières possèdent des petits chantiers navals qui construisent surtout des petites unités pour répondre aux besoins du marché intérieur.

Rôle de l'industrie des équipements de marine

83. Aujourd'hui, les chantiers navals sont des entreprises flexibles qui sont reliés, en formant des chaînes de valeur ajoutée, à des fournisseurs extérieurs – c'est-à-dire à leurs partenaires prestataires de services et fournisseurs/fabricants d'équipements de marine. Les anciens chantiers navals intégrés qui se chargeaient de l'intégralité du processus de production d'un navire, ne sont plus aussi courants. En moyenne, 1/3 de la valeur ajoutée d'un navire est produit par le chantier naval lui-même et les 2/3 par d'autres fournisseurs.

84. C'est ainsi que Vinashin a conclu des contrats de licence et de co-production avec un certain nombre de fabricants²³ d'équipements de marine et envisage par ailleurs de construire de nouvelles unités de fabrication de matériel auxiliaire. Ces contrats aident le Viêtnam à moderniser son industrie de la construction navale, à accroître le taux de participation locale et réduisent considérablement les coûts par rapport au matériel et aux machines importés. Ils permettent aussi à la main-d'œuvre vietnamienne de la construction navale de découvrir la technologie moderne et de l'appliquer pour construire des équipements adaptés aux marchés d'exportation.

85. L'industrie mécanique nationale vietnamienne représente 13 % de la production industrielle dont la plus grande partie est destinée au marché intérieur. Les moteurs de moins de 30 CV sont fabriqués entièrement au Viêtnam ainsi que des pompes et des climatiseurs.

86. Le parc industriel de Hai Duong (où le coût de toute l'infrastructure et des bâtiments est supporté par Vinashin) compte une unité de fabrication de matériel pour la marine d'une superficie de 9 800 m² qui peut produire des moteurs marins, des générateurs, des machines à gouverner et des arbres d'hélice, des grues et des guindeaux, des soupapes, des pompes et des ventilateurs. Les fournisseurs d'équipements peuvent commencer par assembler des composants et fabriquer ensuite les produits pour le marché intérieur et les marchés d'exportation.

87. Vinashin Control System and Communication (Vinacom) est une filiale de Vinashin qui fabrique des équipements de marine : systèmes automatisés de surveillance et de contrôle des dispositifs, câbles de bord, matériel pour le SMDSM, systèmes de conditionnement d'air et systèmes de sécurité en cas d'urgence, dans le cadre parfois de partenariats étrangers.

88. Nam Trieu Shipbuilding Industry Company (Nasico) a investi dans un certain nombre de projets destinés à diversifier les secteurs auxiliaires de l'industrie de construction navale. L'une des entreprises du groupe, qui a le mieux réussi, est la Nam Trieu Welding Materials Company (Nawelco) qui fabrique des électrodes ainsi que du fil plein et fourré pour le soudage. Nasico s'est fixé comme objectif d'accroître l'utilisation d'équipements et de matériels de marine made in Viêtnam : panneaux d'écouille, équipements de marine, matériel de levage et fil d'acier. Nasico exploite aussi une unité de laminage à chaud qui produit des plaques d'acier pour la construction de navires. Nasico prévoit de raccourcir le cycle de construction navale, d'augmenter ses capacités technologiques, d'améliorer la qualité des produits et de moderniser l'organisation de la production.

²³ Le Viêtnam importe annuellement des équipements mécaniques d'une valeur de 7 milliards de \$ US environ d'Allemagne, du Japon, de Chine et de Corée du Sud.

89. Quelques sociétés d'équipements de marine exercent leurs activités au Viêtnam, notamment les suivantes :

- MAN B&W Diesel A/S, du Danemark, fournisseur de gros moteurs diesel pour les systèmes de propulsion des navires, de blocs d'alimentation fixes et de systèmes de traction ferroviaire, a signé un contrat pour le transfert de technologie de fabrication et d'assemblage avec le chantier naval Bach Dang de Vinashin pour les principaux moteurs pouvant atteindre 32 000 CV.
- Mitsubishi Heavy Industries, Ltd. (MHI) a signé avec Vinashin en 2005, un contrat de licence pour la fabrication de son moteur diesel à petite vitesse, - en particulier les moteurs Mitsubishi UEC-LA, LS, LSII et LES - ainsi que pour la commercialisation et l'entretien de ces moteurs au Viêtnam. Ce contrat de licence a été conclu pour la période 2005–2014.²⁴
- Vinashin et Wartsila Switzerland Ltd, une filiale de Wartsila Corporation, ont signé un accord de licence pour la fabrication et la vente au Viêtnam de moteurs diesel marins à petite vitesse. Le contrat accorde à Vinashin le droit de fabriquer certains types de moteurs modernes à petite vitesse dans ses usines au Viêtnam. La première livraison d'un moteur Wartsila est prévue pour l'année 2010, puis la production augmentera pour atteindre 30 à 40 moteurs par an. Ce contrat de licence dote la très dynamique industrie vietnamienne de construction navale de la technologie la plus récente en matière de moteurs diesel à petite vitesse et notamment la technologie de la rampe commune commandée électroniquement, qui est ultra moderne. Avant la conclusion de cet accord de licence, Vinashin importait ces moteurs à petite vitesse Wärtsilä du Japon et de Pologne.
- L'entreprise allemande Thyssen-Krupp AG a ouvert un bureau de représentation au Viêtnam en 1995 et depuis lors, le Groupe joue un rôle très actif dans les secteurs suivants : sidérurgie, ascenseurs et services, et fournit des équipements à l'industrie de la construction navale ainsi que du matériel d'isolation et de protection contre la corrosion, à l'industrie du pétrole et du gaz.
- Une coentreprise de fabrication d'équipements de marine sera implantée dans la ville de Hai Phong, au nord du pays, au titre d'un contrat signé en mars 2007 entre Vinashin et le Groupe finlandais Macgregor. La nouvelle coentreprise s'est vue concéder une licence pour lancer ses activités dans la zone industrielle Vinashin-Shinec, dans la ville portuaire de Haiphong au nord du pays et produira des panneaux d'écotille pour les chantiers navals vietnamiens. Il est prévu, dans une seconde étape, de produire et d'assembler des grues de bord ainsi que de produire des équipements de chargement-déchargement par roulage.
- Une coentreprise créée en 2005 entre Danish Aalborg Industries et Vinashin fabrique des chaudières marines de grande qualité pour les chantiers navals vietnamiens ainsi que pour d'autres chantiers navals en Asie. Aalborg Industries fournit aussi des chaudières à récupération de chaleur et à fluide thermique, des brûleurs, des échangeurs de chaleur et des systèmes à gaz inerte.

PRINCIPAUX CHANTIERS

Capacités de construction/production

90. Le gouvernement du Viêtnam s'est fixé pour but de porter sa capacité de construction de navires à 3 millions de tpl d'ici 2010, et de nombreux chantiers navals ont réalisé des travaux d'agrandissement. Les tableaux 5, 6 et 7 décrivent les capacités de construction et les activités des principaux chantiers navals.

²⁴ Informations recueillies sur le site www.vinashin.com.vn.

Tableau 5. Activités de construction et de réparation de navires dans les principaux chantiers navals, Pôle méridional

Nom du chantier naval	Capacités de construction/production
Chantier naval de Saigon	<ul style="list-style-type: none"> Alors que dans le passé, la société ne pouvait construire que des bateaux, des catamarans et des voiliers d'environ 1 000 tpl pour la navigation intérieure, elle est maintenant en mesure de construire des navires de 6 500 tpl. Le chantier naval va construire 10 navires de charge classiques de 5 190 tpl chacun, commandés par Midland Shipping du Canada, pour livraison en 2009. Ils sont destinés à la navigation fluviale et maritime. Vinashin prévoit de moderniser ce chantier naval pour y construire et réparer des navires de moins de 22 500 tpl.
Société de construction navale Hoang Anh	<ul style="list-style-type: none"> Ce chantier résulte de l'agrandissement d'un petit chantier naval et la société est devenue membre de Vinashin en mai 2003. Il peut construire jusqu'à 10 navires de 2 500 à 3 000 tpl par an.
Chantiers navals Aker – Vietnam	<ul style="list-style-type: none"> Ce nouveau chantier livrera son premier navire AHTS (Ravitailleur-remorqueur manipulateur d'ancres) en 2010 et compte actuellement 6 navires AHTS de 4 000 tpl en commande.

Source : Informations recueillies par le secrétariat de l'OCDE.

Tableau 6. Activités de construction et de réparation de navires dans les principaux chantiers navals, Pôle central

Nom du chantier naval	Capacités de construction/production
Chantier naval de Dung Quat	<ul style="list-style-type: none"> Vinashin est l'unique investisseur de ce chantier appelé à devenir l'un des plus vastes d'Asie du Sud-Est. Situé dans la zone économique de Dung Qua, il est conçu pour construire des pétroliers et des superpétroliers, dans des bassins de 520 m x 110 m et 380 m x 86 m et dispose de 3 000 m de quai. Il construira aussi deux nouveaux Aframax et superpétroliers de 104 000 tpl pour Petro Viêtnam.
Chantier naval Hyundai-Vinashin	<ul style="list-style-type: none"> Ce chantier est une coentreprise entre Vinashin (qui en détient 30 %) et le Coréen Hyundai Mipo Dockyard. Il s'agissait à l'origine d'un chantier de radoub conçu pour des navires de 400 000 tpl au plus mais après avoir été modernisé, il peut réparer des structures offshore.
Société de construction navale Nha Trang (Nha Trang SICO)	<ul style="list-style-type: none"> Ce chantier va construire 12 navires-cargos de 20 000 à 36 000 tpl et trois porte-conteneurs de 250-EVP d'une valeur totale de 462 millions de \$ US pour Vinashin Petroleum Investment, Transport Joint Stock Company, Vinashin Ocean Shipping Company et Southern Industrial Development Company. Ces quatre sociétés sont membres du Vinashin Business Group ; le premier navire sera livré en 2009 et la dernière unité sera achevée en 2011.

Chantier naval de Danang	<ul style="list-style-type: none"> Ce chantier peut construire des navires-cargos de 20 000 tpl et de réparer des navires de 30 000 tpl ; il est doté de technologies de construction navale de pointe. L'investissement initial est d'environ 38 millions de \$ US.
Chantier naval de Phu Yen	<ul style="list-style-type: none"> Ce chantier naval construit actuellement huit barges de 200 tpl pour une société vietnamienne et quatre bateaux de pêche de 600 CV chacun, pour des clients de l'ASEAN. A l'achèvement de la seconde tranche, il pourra construire des navires de pêche de 1 000 CV et des cargos de 3 000 tpl.

Source : Informations recueillies par le secrétariat de l'OCDE.

Tableau 7. Activités de construction et de réparation de navires des principaux chantiers navals, Pôle du nord

Nom du chantier naval	Capacités de construction/production
Chantier naval de Ha Long	<ul style="list-style-type: none"> Ce chantier est l'un de ceux qui ont été sélectionnés pour construire 8 vraquiers de 53 000 tpl pour Graig Investment. Il construit également des porte-conteneurs de 1 700 EVP et 3 200 EVP pour Vinalines et une série de cargos de 12 000 tpl pour des clients vietnamiens. Il a été fondé en 1976 avec l'aide de la Pologne avec laquelle il est resté en relation depuis lors et utilise essentiellement des équipements polonais. Les projets d'agrandissement du chantier sont en cours de réalisation, avec la construction d'une nouvelle cale de lancement et d'un bassin de radoub. Les effectifs devraient passer de 3 000 à 5 000 personnes durant les trois prochaines années.
Chantier naval de Bach Dang	<ul style="list-style-type: none"> Ce chantier naval peut construire simultanément quelques huit navires d'environ 20 000 tpl chacun. En 2006, il a construit un pétrolier de 13 500 tpl et deux navires de charge de petit tonnage pour le Japon. Il a aussi livré un porte-conteneurs de 610 EVP à la Bien Dong Transport Company. Le chantier naval de Bach Dang a commencé la fabrication des moteurs marins Mitsubishi de la série des 8 400 à 32 000 CV.
Société de construction navale Nam Trieu	<ul style="list-style-type: none"> Ce chantier naval a été chargé par Vinashin de construire 7 des navires de 53 000 tpl destinés à la Graig ainsi que des navires de charge pour Vinalines. La société Nam Trieu construira huit transporteurs de voitures de 6 900 unités pour Hoegh Autoliner (Norvège). <p>Vinashin a également commencé à construire dans ce chantier, pour PetroViêtnam, une plate-forme flottante de stockage et de déchargement de 150 000 tpl, la plus vaste du pays, qui jouera un rôle essentiel dans l'exploitation des réserves pétrolières offshore du Viêtnam. La construction, en 18 mois, de cette plate-forme, sera réalisée dans une cale de lancement spécialement équipée.</p>

Chantier de radoub Pha Rung	<ul style="list-style-type: none"> • La période 2003-4 a été décisive pour le développement de la Pha Rung Ship Repair Factory, (rebaptisée Pha Rung Shipbuilding Company), lorsque cette entreprise a commencé à construire des navires au lieu de se limiter à les réparer. Vinashin a autorisé Pha Rung Ship Repair Yard à moderniser et agrandir ses ateliers afin de pouvoir réparer des navires de 16 000 tpl et de construire des unités de 35 000- 40 000 tpl. • Le chantier naval Pha Rung construira quelques vraquiers de 34 000 tpl pour Graig Investments, au Royaume-Uni, et des chimiquiers de 6 500 et 13 000 tpl.
Chantier naval Song Gia	<ul style="list-style-type: none"> • La Pha Rung Shipbuilding Company a démarré la construction du chantier naval le plus moderne du Viêt Nam, pour un coût voisin de 312.5 millions de \$ US. Une fois achevé à la fin de 2007, il pourra construire 26 navires de haute mer par an, de 50 000 à 70 000 tpl.
Chantier naval Nghi Son	<ul style="list-style-type: none"> • Dans sa configuration actuelle, ce chantier naval peut construire et réparer des navires de haute mer de plus de 50 000 tpl. Durant la seconde tranche du projet, (2010) le chantier naval Nghi Son sera modernisé pour un coût de 57 millions de \$ US, afin de doubler sa capacité pour la porter à 100 000 tpl.
Chantier naval Ben Kien	<ul style="list-style-type: none"> • Ce chantier a livré des cargos de 8 700 tpl à l'entreprise japonaise Kanematsu Corporation et construit actuellement dix navires polyvalents (MPP) de 4 600 tpl pour Clipper Group du Danemark ainsi que des navires cimentiers de 14 000 tpl pour un armateur norvégien.

Source : Informations recueillies par le secrétariat de l'OCDE.

PERFORMANCES DE L'INDUSTRIE

Types de navires construits et tonnage construit

91. Les principaux types de navires commandés aux chantiers navals vietnamiens sont les suivants :

- Vraquier (petit tonnage/handymax)
- Transporteur de brut (Aframax/Superpétrolier)
- Porte-conteneurs (jusqu'à 1 016 EVP)
- Navire de charge (jusqu'à 12 500 tpl)
- Transporteur de GPL (jusqu'à 7 200 m³/6 500 tpl)
- Chimiquier/Pétrolier (jusqu'à 13 000 tpl)
- Porte-conteneurs polyvalent (jusqu'à 15 000 tpl)
- Transporteur de voitures (jusqu'à 6 900 unités/27 000 tpl)
- Plate-forme de stockage et de déchargement flottante (FSO) (jusqu'à 150 000 tpl)
- Ravitailleur-remorqueur manipulateur d'ancres (AHTS) (jusqu'à 4 000 tpl)
- Autres :
 - Dragues (max. 1 500 m³/h)
 - Bateaux à passagers (environ 100 places)
 - Bateaux de pêche (max. 600 CV)
 - Bateaux très rapides (max. 30 milles/h)
 - Remorqueurs, barges, yachts navires/bateaux de sauvetage

92. En 2007, la production annuelle de navires neufs s'est établie à 34.7 millions de tonnes brutes compensées (tbc)²⁵ et le Viêtnam en a livré 0.76 million de tbc, soit 0.68 million de plus qu'en 2006 (voir le tableau 8) (LR 2007).

Tableau 8. Tonnage total construit par les chantiers navals vietnamiens - en (millions de) tonnes brutes compensées

Année	2002	2003	2004	2005	2006	2007
tonnes brutes compensées (millions)	0.02	0.04	0.04	0.07	0.08	0.76
Part mondiale (%)	0.10	0.18	0.16	0.27	0.26	2.19

Source : Clarkson research services / Lloyd's Register Fairplay (Décembre 2007).

93. En général les chantiers navals vietnamiens construisent des navires de tonnage moyen : pétroliers, vraquiers et navires polyvalents (MPP). Toutefois, le carnet de commandes du Viêtnam s'est gonflé récemment du fait de l'afflux de nouvelles commandes de navires Aframax et de superpétroliers, comme le montre le tableau 9.

94. L'essor de la construction navale du Viêtnam est similaire à celui observé en Chine et en Corée du Sud, dans la mesure où cet essor a été largement tributaire du marché d'exportation, alors que précédemment, le Royaume-Uni et le Japon avaient, dans un premier temps, fondé leurs programmes d'expansion sur leur flotte nationale. Environ 60 % de la production de Vinashin sont destinés à l'exportation et ses principaux clients sont les suivants : Graig Investment Ltd. (Royaume-Uni), Ray Shipping (Israël), Clipper (Danemark), NOMA Shipping Lines (Japon), Kanematsu (Japon), Fortune Marine (Corée du Sud) et Damen Shipyard (Pays-Bas) (Vinashin Business Group 2006).

Tableau 9. Ventilation du carnet de commande des chantiers navals vietnamiens : marché intérieur et exportation

Type de navire	Exportation Nombre de navires	Exportation Tonnes brutes compensées	Marché national Nombre de navires	Marché national Tonnes brutes compensées
Vraquiers	54	793 234	7	103 334
Transporteurs de brut	-	-	5	129 797
Navires porte-conteneurs	10	78 504	3	42 567
Navires de charge	51	271 864	36	153 975
Transporteurs de voitures	12	346 296	-	-
Chimiquiers/Pétroliers	9	84 470	3	43 475
Transporteurs de GPL	4	29 596	-	-
Total	140	1 603 964	54	473 148

Source : Lloyd's Register Fairplay (Décembre 2007).

²⁵

La tonne brute compensée (cgt en anglais) est une unité de mesure mise au point par un groupe de grandes associations de constructeurs navals avec le concours de l'OCDE, qui permet d'évaluer la production relative de l'activité mondiale de construction de navires marchands. Elle est très utilisée par l'industrie de la construction navale.

Analyse des carnets de commandes

95. Le carnet de commandes mondial de navires neufs s'établissait à 488.5 millions de tpl (tableau 10) au début de 2008, soit un tonnage élevé par rapport aux années précédentes. Le tableau 10 ventile ce tonnage par types de navires.

Tableau 10. Carnet mondial de commandes de navires neufs (1998/janvier 2008 – millions de TPL)

ORDER BOOK Mill. dwt						
Start	Tankers	Chemical carriers	Bulk carriers	Combined carriers	Others	Total
1998	30.4	11.3	26.4	0.4	14.5	83.0
1999	34.3	11.1	25.5	0.4	13.7	85.0
2000	24.8	10.4	30.5	-	15.5	81.2
2001	39.3	9.5	34.3	0.2	24.5	107.8
2002	52.0	10.0	22.4	0.2	27.9	112.5
2003	45.3	10.8	30.3	0.2	22.9	109.5
2004	65.1	10.2	48.4	-	41.2	164.8
2005	72.0	11.6	60.6	-	56.2	200.4
2006	76.5	3.3	61.4	-	68.1	209.3
2007	128.7	11.0	78.9	-	80.0	298.6
2008	147.7	19.0	216.1	-	105.7	488.5

Source : Platou research 2008.

96. Du point de vue du tonnage, évalué en tonnes brutes compensées (tbc)²⁶ – voir tableau 11 - c'est la Corée du Sud qui détenait le plus gros carnet de commandes avec 63.4 millions de tbc (35.7 % du total mondial), suivie de la Chine avec 50.2 millions de tbc (28.2 %) et du Japon avec 30.7 millions de tbc (17.3 %). Récemment, le Viêtnam a commencé à pénétrer le marché mondial de la construction navale grâce à une main-d'œuvre abondante et très bon marché. Cette industrie s'est développée progressivement à partir de juillet 1999 avec des contrats de construction qui ne dépassaient pas 0.02 million de tbc par an jusqu'en 2002. Ce n'est que depuis 2002 que le tonnage construit par les chantiers vietnamiens a progressé au rythme de 434 % par an en moyenne, pour atteindre 0.84 million de tbc en 2006, (62 navires) (WSM 2007). Le carnet de commandes vietnamien, qui s'élève actuellement à 2.2 millions de tbc (environ 4.8 millions de tpl), se situait, en décembre 2007, au 8^e rang mondial, ce qui laisse penser qu'il continue de se remplir.

²⁶

Le concept de tonne brute compensée 'tbc' a été mis au point par un certain nombre d'associations de constructeurs navals et l'OCDE afin de disposer d'une unité commune d'évaluation globale de l'activité de construction de navires marchands. Elle est largement utilisée par l'industrie de construction navale.

Tableau 11. Carnet de commande mondial : navires neufs**Décembre 2007**

Pays de construction	No	tb (000)	tbc (000)
Corée du Sud	2 242	126 530	63 388
Chine	3 139	97 761	50 216
Japon	1 495	63 814	30 714
Allemagne	203	4 165	3 775
Italie	118	2 570	2 945
Philippines	116	5 160	2 489
Turquie	337	2 348	2 341
Viêtnam	206	3 203	2 143
Roumanie	146	3 043	2 121
Inde	246	2 615	2 030
Taipei chinois	67	2 838	1 683
Pologne	122	2 031	1 673
Croatie	69	1 997	1 201
Danemark	23	1 462	0 662
Reste du monde	1 527	10 190	10 320
Total	10 055	329 731	177 740

Source : Lloyd's Register Fairplay (December 2007).

97. Au Viet-Nam comme dans d'autres économies, les carnets de commandes des chantiers navals sont actuellement bien garnis et propres à soutenir leur activité pendant plusieurs années. Le volume des commandes montre que l'industrie vietnamienne de construction navale a amélioré sa qualité et sa part du marché des navires modernes et à forte valeur ajoutée, notamment les transporteurs de voitures (PCC) et les unités flottantes de stockage et de déchargement (FSO). Le carnet de commandes vietnamien totalisait 4.4 millions de tpl à la fin de 2007, soit une progression spectaculaire par rapport à fin 2003 : le volume des commandes ne dépassait pas 150 000 tpl. Le tableau 12 ventile la répartition de ces commandes en carnet par type de navire, soit 194 navires au total, dont 70 % environ sont destinés à des armateurs étrangers.

Tableau 12. Le carnet de commandes des chantiers navals vietnamiens

Type de navire	No	gt	cgt	tpl
Vraquier	61	1 676 865	896 568	2 832 802
Transporteur de brut	5	312 000	129 797	535 000
Navire porte-conteneurs	13	120 796	121 071	153 400
Navire de charge	87	321 536	425 839	469 877
Transporteur de voitures	12	592 000	346 296	165 600
Chimiquier/Pétrolier	12	131 994	127 945	210 900
Transporteur de GPL	4	17 600	29 596	19 840
Total	194	3 172 791	2 077 112	4 387 419

Source : Lloyd's Register Fairplay (Decembre 2007).

Résultats financiers des chantiers navals

98. Dynamisées par un afflux régulier de commandes, les recettes de Vinashin ont beaucoup augmenté ces dernières années. Cette croissance, qui reflète son rôle grandissant sur le marché mondial, a été facilitée par l'ampleur de ses investissements, la multiplication des co-entreprises et l'apport d'assistance technique. En 2006, le gouvernement a annoncé un plan de restructuration pour transformer Vinashin en un groupe dans lequel l'Etat détiendrait une participation majoritaire. Ce plan prévoyait que Vinashin regrouperait des entreprises publiques, des sociétés anonymes et des co-entreprises étrangères et définissait un cadre pour les futurs investissements dans de nouvelles sociétés. L'objectif final était d'améliorer les résultats financiers des chantiers navals et de renforcer la compétitivité sur le marché mondial. (Lloyd's List 2007)

99. En 2006, Vinashin avait affiché près de 11 700 milliards de VND (731.25 millions de \$ US) de recettes, en hausse de 47.9 % par rapport à l'année précédente. En 2007, il s'était fixé un objectif de 18 500 milliards de VND de recettes (1.16 milliard de \$ US) – voir le tableau 13.

Tableau 13. Recettes de Vinashin (en milliards de VND)

Année	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Recettes	1 010	1 303	2 515	3 173	5 560	7 708	11 500	18 500 (estimation)

Source : Vinashin.

100. En 2006, Hyundai - Vinashin Co. Ltd (HVS) avait décuplé son chiffre d'affaires par rapport à 1999, soit une augmentation moyenne annuelle de 37 %. Plus de 80 % de ce chiffre provenait de clients étrangers. En 2007, HVS visait un objectif de 144.5 millions de \$ US de recettes, en hausse de 10.1 % par rapport à 2006.

Productivité et compétitivité

101. L'amélioration de la productivité est un moyen de contenir la hausse des coûts. De manière générale, l'industrie de la construction navale accroît sa productivité en améliorant ses processus ou en modernisant ses installations ou en oeuvrant sur ces deux plans. Les améliorations de processus englobent toutes les modifications qui influent sur la formation des salariés, le contrôle de la qualité et les circuits de production. Du fait de la complexité des processus de construction navale, le niveau d'efficacité (et par conséquent, les coûts) peut varier considérablement d'un chantier naval à l'autre.

102. Le coût des matériaux et leur disponibilité sont des facteurs très importants et les grands pays constructeurs navals peuvent assurer du travail à un large éventail de fournisseurs de matériaux et d'équipements. Dans les régions où l'activité de construction navale n'est guère développée, la situation est plus difficile pour les chantiers navals, de sorte que l'un des objectifs de Vinashin est de parvenir à assurer de 60 à 70 % du coût de construction des navires à l'aide de matériaux et d'équipements locaux (BLP 2005). Pour ce faire, le Groupe prévoit d'effectuer des investissements importants, notamment dans la construction d'aciéries pour la production de tôles de navires.

103. Bien que l'on considère souvent que les installations des chantiers navals sont le principal élément déterminant de la compétitivité, il existe en réalité nombre d'autres facteurs, comme l'approvisionnement en matériaux, les équipements, le niveau de qualification et la productivité de la main-d'œuvre, les salaires, les taux de change et les subventions qui jouent un rôle dans le nombre de navires construits, leur coût et le volume des recettes des chantiers navals. Dans les pays qui ont accès à des ressources bon marché, les constructeurs de navires peuvent être compétitifs sur le marché de la

construction navale à faible valeur ajoutée. Actuellement, le Viêtnam est en mesure de conquérir une part considérable du marché pour les navires à faible valeur ajoutée en raison du niveau peu élevé des coûts de deux facteurs de production : la main-d'œuvre et les terrains.

104. Cependant, la compétitivité de l'industrie vietnamienne de la construction navale serait mise à l'épreuve si un ralentissement de la demande mondiale de navires neufs devait coïncider avec la mise en service de nouvelles capacités importantes de construction navale au Viêtnam et dans d'autres centres de construction navale.

105. Les indicateurs du marché montrent que la capacité mondiale de construction navale a fortement augmenté sous l'effet du dynamisme du marché. C'est ainsi que, d'après les données de l'Association chinoise de l'industrie nationale de construction navale (China Association of the National Shipbuilding Industry – CANSI),²⁷ la capacité de construction navale de la Chine dépassera 40 millions de tpl par an en 2010 si les nouveaux chantiers navals prévus par les investisseurs sont achevés. En outre, la capacité mondiale de construction navale devrait atteindre d'ici là, 115 millions de tpl. Si ces prévisions se concrétisent, on peut émettre l'hypothèse que la concurrence des pays émergents constructeurs de navires à bas coûts comme le Viêtnam et la Chine obligera les chantiers navals de l'UE, du Japon et de la Corée à devenir encore plus efficaces et à rester à l'avant-garde de la technologie pour ne pas se laisser dépasser par leurs concurrents.

106. L'extension considérable des capacités et la baisse de la demande provoqueront aussi une vive concurrence sur les segments de marché des nouveaux pays constructeurs naval, en l'occurrence, le Viêtnam se trouvera en concurrence directe avec la Chine, l'Inde, les Philippines et d'autres pays émergents. Il reste à voir si l'industrie vietnamienne de la construction navale sera suffisamment adaptable et compétitive pour continuer à accroître sa part du marché intérieur et mondial.

CROISSANCE RÉCENTE DE LA CONSTRUCTION NAVALE AU VIËTNAM

Investissements

107. L'adhésion à l'OMC devrait avoir des effets positifs sur l'investissement direct étranger au Viêtnam car elle renforcera l'ouverture de son économie et accroîtra la taille du marché. En général, les économies ouvertes aux échanges attirent les investisseurs étrangers pour deux raisons principales : l'ouverture sur l'extérieur montre que le gouvernement a mis en place des politiques favorables à la fois aux échanges et (par voie de conséquence) à la concurrence, ce qui contribue à rassurer les investisseurs qu'ils pourront rapatrier leurs bénéfices. En adhérant aux organes du commerce mondial, le Viêtnam non seulement s'engage à poursuivre les réformes mais aussi à aligner ses réglementations sur les normes et les pratiques internationales. Les investisseurs étrangers bénéficient désormais du même cadre juridique que leurs homologues vietnamiens, tandis que les restrictions à l'investissement liées aux échanges ont été supprimées. Du fait de l'abaissement des obstacles tarifaires, il sera moins coûteux qu'auparavant de commercer avec le Viêtnam, ce qui contribuera à stimuler la compétitivité de la production locale (MFA 2006).

108. Vinashin continue à effectuer de gros investissements dans son secteur de la construction navale afin d'accélérer son développement, comme l'attestent les informations suivantes sur les nouveaux projets prévus dans ce secteur au Viêtnam :

²⁷ Voir l'article de Asia Times Online, le 06/07/2007 « *China's shipbuilding wave continues to rise* » disponible sur le site http://www.atimes.com/atimes/China_Business/IG06Cb01.html

- Le chantier de Cam Ranh, qui est situé dans la province centrale côtière de Khanh Hoa, est en cours de construction par Nha Trang SICO, pour un investissement d'environ 200 millions de \$ US. Ce projet sera réalisé en deux tranches. Le chantier pourra construire de grands navires à passagers et des navires-cargos de 50 000 tpl et fournira des emplois à 4 000 personnes.
- En mars 2007, la Ca Mau Shipbuilding Industry a commencé à construire, dans la province de Ca Mau, un chantier naval qui construira des navires de 30 000 tpl destinés à l'exportation. Ce chantier naval, qui devrait entrer en service en 2008, emploiera environ 3 000 salariés.
- La construction du chantier naval de Binh Dinh doit commencer en 2007. Il sera doté de technologies modernes qui lui permettront de construire des navires de 50 000 tpl et de réparer des navires de 100 000 tpl. A l'achèvement de la première tranche, il emploiera 2 000 salariés.
- Le complexe de construction navale de Thinh Long (comprenant Thinh Long 1 et Thinh Long 2) sera le plus gros projet de Vinashin à Nam Dinh. Il s'étendra sur 193 hectares, coûtera environ 100 millions de \$ US et pourra construire des navires de 15 000 à 30 000 tpl. Il comprendra aussi diverses installations pour la production d'aciers laminés, de composants de navires et de grues.
- La construction du chantier naval de Song, (coût d'investissement : 16.5 million de \$ US) qui s'étendra sur 10.4 hectares à Hanoi, est financée, pour la première tranche, par des fonds publics et des prêts commerciaux. Lorsqu'il entrera en service en janvier 2008, ce chantier naval pourra construire des cargos de 2 000 tpl et des navires à passagers de 250 places. La seconde tranche du projet, qui devrait être achevée en 2010, permettra de construire des cargos de 6 500 tpl.

PROJETS POUR L'AVENIR

Ouverture de nouveaux chantiers et plans de modernisation/d'agrandissement

109. Vinashin a créé une nouvelle filiale – Vinashin Offshore Industries (Vinaoffshore) à Ha Noi – qui fabriquera essentiellement des unités flottantes de stockage et de déchargement (FSO), des systèmes d'amarrage SPM, des navires de forage et autres équipements lourds.²⁸ Le groupe devrait normalement se lancer dans la fabrication de superpétroliers puisqu'il a signé des lettres d'intention avec des armateurs nationaux et internationaux pour huit pétroliers d'une valeur supérieure à 800 millions de \$ US.

110. Vinashin a aussi pour projet de transformer, en deux tranches, le chantier naval de Nam Trieu en un complexe industriel. La première tranche, réalisée entre 2000 à 2006, portait sur l'aménagement de cales pour la construction de navires de 100 000 tpl. La deuxième tranche, qui s'étendra jusqu'en 2012, prévoit la construction d'un nouveau chantier naval capable de construire des navires de 350 000 tpl, dans le district Tien Lang de Haiphong.

111. A l'avenir, la proportion de navires modernes commandés aux chantiers vietnamiens devrait augmenter, en raison de certains développements récents, notamment les investissements réalisés par Aker Yards et la coopération avec Hoegh Autoliners. En outre, Damen Vinashin Shipyard devrait privilégier la construction de certains types de navires comme les remorqueurs, les navires offshore et les unités rapides, qui lui permettront de trouver de nouveaux débouchés à l'exportation.

RÉSUMÉ ET CONCLUSIONS

112. Le Vietnam est l'une des économies asiatiques qui connaît la plus forte croissance : son PIB a progressé d'environ 7,5 % en moyenne durant la dernière décennie et de 8,3 % en 2007. A la suite de son adhésion à l'OMC en janvier 2007, le pays est entré dans une nouvelle phase de développement

²⁸

Informations recueillies sur le site www.marinelink.com.

caractérisée par une intégration plus poussée à l'économie mondiale, source à la fois de défis et d'opportunités. Ses perspectives à moyen terme sont également positives : les prévisions tablent sur une croissance économique de 8.5 % en 2008, dans l'hypothèse où le Viêt Nam maintiendra la dynamique de ses réformes structurelles. La forte demande de navires neufs de ces dernières années a aussi encouragé les économies en voie d'industrialisation, comme le Viêt Nam, à s'intéresser à la construction navale. Cette industrie génère une demande considérable d'autres produits industriels et contribue aussi utilement à soutenir l'activité d'industries connexes comme l'assemblage de pièces d'acier, la technologie du soudage, la conception des systèmes, etc.

113. Pour de nombreuses économies, la construction navale a été et reste une industrie importante et stratégique. Le Japon a utilisé la construction navale pour reconstruire sa structure industrielle après la Seconde Guerre mondiale alors que la Corée a fait de la construction navale une industrie stratégique dans les années 1970. Le Chine est en train de suivre le Japon et la Corée en y consacrant des investissements considérables avec le soutien de l'État et s'est fixée pour objectif de devenir d'ici 2015 le premier constructeur naval du monde. Ces évolutions mettent en évidence le rôle très important que la construction navale peut jouer dans les économies en développement. Le Viêt Nam, principalement par le biais du conglomérat Vinashin, a réalisé d'importants investissements d'infrastructure pour la construction navale et recherche activement des partenaires pour accélérer son essor. Les avantages offerts aux entreprises partenaires sont notamment les suivants : des prix compétitifs, une plus grande maîtrise de la conception des navires et la possibilité de jouer un rôle sur un marché de la construction de navale qui est en expansion.

114. Au Vietnam, les niveaux de salaires sont bas et le taux d'alphabétisation élevé. La situation politique est stable et le gouvernement entend stimuler le développement économique. Les investisseurs se voient accorder des conditions avantageuses et le pays bénéficie d'une situation géographique favorable en Asie du Sud-Est.

115. La tendance actuelle incite les chantiers navals à rechercher des partenariats avec des chantiers étrangers ou à reprendre des installations situées dans d'autres pays pour devenir compétitifs et le rester. Ce processus de « mondialisation » de la construction permet aux chantiers navals bien développés de s'agrandir et de se diversifier pour des coûts relativement faibles et de profiter des coûts moins élevés des facteurs de production propres aux économies en développement.

116. Le Viêt Nam tend, de plus en plus, à devenir une destination de choix pour ces investissements et se positionne en vue d'attirer un nombre croissant d'investisseurs nationaux et étrangers. A leur tour, les participations étrangères tendent à renforcer l'aptitude des chantiers navals vietnamiens à construire des navires de plus en plus spécialisés, grâce à des programmes de transfert de technologie et de compétences, qui contribuent, pour leur part, à étayer le développement des chantiers navals vietnamiens.

117. De leur côté, les autorités vietnamiennes soutiennent le développement rapide de l'industrie de la construction navale, comme étant propre à stimuler la croissance d'autres industries et d'accélérer le processus d'industrialisation du Viêt Nam. A l'heure actuelle, le contenu local ne représente qu'un peu plus du tiers du coût de construction des navires vietnamiens : main-d'œuvre, matériaux de soudage et mobilier cette industrie est donc très tributaire des importations de composants comme les machines et les équipements essentiels. De ce fait, le prix de construction des navires tend à augmenter et à ralentir la production. L'industrie locale de construction navale devrait bénéficier considérablement du soutien apporté par d'autres industries nationales connexes et Vinashin s'efforce d'atteindre les objectifs fixés par le gouvernement en vue de porter la part du « contenu local » à 60-70 % d'ici 2020.

118. Le gouvernement vietnamien a émis ses premières obligations souveraines sur le marché international en 2005, et remis l'intégralité des 750 millions de \$ US ainsi collectés à Vinashin pour lui permettre de financer ses investissements destinés à accroître la capacité de ses chantiers navals et à améliorer la qualité de ses activités de fabrication. A cette fin, Vinashin a adopté une stratégie de développement à long terme privilégiant les grands projets d'investissements. Le groupe a ainsi modernisé et agrandi un grand nombre de ses chantiers navals et en a construit d'autres pour étayer le développement de zones industrielles dans l'ensemble du pays.

119. Le SSTI (Institut des sciences et des technologies de la construction navale), qui appartient à Vinashin a été modernisé et rebaptisé Centre de recherche et de conception navales et son nouveau bassin d'essais des maquettes de navires est reconnu comme étant un laboratoire maritime national de premier plan.

120. Si le Vietnam possède un avantage compétitif important du fait de l'abondance de sa main-d'oeuvre relativement qualifiée et à faible coût, il lui faut tirer parti de cet avantage en améliorant sa productivité et en développant une industrie efficace de fabrication de composants en aval, ainsi qu'en se dotant d'une réputation fondée sur la qualité de ses navires, leur fiabilité technologique ainsi que le respect des délais et des coûts contractuels. Il s'agit là d'un défi pour les autorités vietnamiennes et l'industrie de la construction navale et c'est en continuant à offrir un environnement commercial favorable, propre à encourager l'afflux d'IDE, les transferts de technologie et de compétences commerciales et autres qu'elles pourront contribuer à le relever.

REFERENCES

- ABS (American Bureau of Shipping) (2007), *Surveyor Fall 2007*, Un magazine trimestriel de ABS.
- AMEM (Austrian Marine Equipment Manufacturers) (2005), *Polish Shipyards*, AMEM Communication http://www.amem.at/pdf/AMEM_Communication_018.pdf
- ASEAN (Association des nations de l'Asie du Sud-Est) (2005), *Promoting Efficient and Competitive Intra-ASEAN Shipping Services, Vietnam Country Report*, disponible sur le site: <http://www.aseansec.org>
- ASIA INVEST (2002), *Guidebook for European Investors in Vietnam*, European Commission Asia Investment Facility, Luxembourg.
- BAD (Banque asiatique de développement) (2007), *Asian Development Outlook 2007*, ADB, Hong Kong disponible sur le site : www.adb.org
- BIT / ILO (2007), *Labour and Social Trends in ASEAN 2007 Integration, Challenges and Opportunities*, Bureau international du Travail, Bangkok, disponible sur le site www.ilo.org
- BLP (Business Linkage Program) (2005), *The Vietnamese Shipbuilding Industry: Opportunities for Danish firms to invest in Vietnam through the privatisation of State Owned Companies*, report from Hanoi Embassy of Denmark.
- Borgersen, A. (2004), *Studies on Private Sector Development and Business Opportunities for Norwegian Industry and Trade in Vietnam*, report from NHO appointed team.
- Brewer, S. (2006), *Vietnam: looking to the top*, DNV maritime news.
- CNUCED (Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement) (2006a), *Rapport sur l'investissement dans le monde 2006: L'IED en provenance des pays en développement ou en transition : incidences sur le développement*, Rapport du Secrétariat de la CNUCED, Nations Unies New York et Genève.
- CNUCED (Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement) (2006b), *Etudes sur les transports maritimes 2006*, Rapport du Secrétariat de la CNUCED, Nations Unies New York et Genève.
Disponible sur le site : http://www.unctad.org/en/docs/rmt2006_en.pdf
- CNUCED (Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement) (2006c), *Manuel de statistiques 2006*, Rapport du Secrétariat de la CNUCED, Nations Unies New York et Genève.
Disponible sur le site : <http://www.unctad.org/Templates/Page.asp?intItemID=1890>
- Dapice, D. (2007), *Fear of Flying: Why is Sustaining Reform so Hard in Vietnam?*, Department of Economics, Tufts University.

- European Commission (2006), *Report on Vietnam 2006*, European Union Economic and Commercial Counsellors, Hanoi. Disponible sur le site: www.delvnm.ec.europa.eu/en/eco/reports.htm
- FRD (Federal Research Division) (2005), *Country Profile: Vietnam*, FRD, Washington DC.
<http://lcweb2.loc.gov/frd/cs/profiles/Vietnam.pdf>
- GL (Germanischer Lloyd) (2008), *Germanischer Lloyd nonstop*, Le magazine destiné aux clients et aux partenaires commerciaux, Edition 2008/1.
- Huan, H.V. (2007), *Central Vietnam Rising as an Attractive Address for Investment*, Presentation by Investment Promotion Center North Vietnam
- Huyen, H.K. and Binh, T.C. (2007), *Vietnam Country Report*, Industrial Development Planning by Local Government: Cluster-Based Development Approach Policy Seminar.
- Kirkbride, M.(2005), *Do as I say, not as I do. The unfair terms for Vietnam's entry to the WTO*, Oxfam Briefing Paper 74, Washington.
- Lloyd's List (2007), *Vinashin makes inroads into the global market*, article du journal maritime de Lloyd's List daté du 30.08.2007.
- LR (Lloyd's Register) (2005), *Horizons, Technical News and Information for the Marine Industry*, Issue 14, London.
- LR (Lloyd's Register) (2007), *World Shipbuilding Statistics, Decembre 2007*, Lloyd's Register-Fairplay Ltd, UK.
- MFA (Ministère des Affaires étrangères) Vietnam (2006), *WTO Accession - A New Stage of Development for Vietnam, Special Bulletin*, Department of Economic Affairs, Hanoi, pp 30.
- MFA (Ministère des Affaires étrangères) Vietnam (2007), *Vietnam: New Centre for Success*, Department of Economic Affairs, Hanoi.
- MPI (Ministère du Plan et de l'Investissement) Vietnam (2006), *The Five Year Socio- Economic Development Plan of Vietnam 2006 – 2010*, Ministry of Foreign Affairs, disponible sur le site : <http://www.mpi.gov.vn/plans.aspx?lang=2&magoc=123&machude=4>
- Meyer, K.E. (2005), *Doing Business in Vietnam*, Working Paper No:58, Copenhagen Business School, Danemark.
- NORAD (Norwegian Agency for Development Cooperation) (2003), *Study on Private Sector Development and Prospects for Norwegian Trade and Investment Interests in Vietnam*, NORAD Report 6/2003, Oslo, at: www.norad.no
- Otsuka, K. (2006), *Cluster-Based Industrial Development*, Foundation for Advanced Studies on International Development Seminar Report, Hanoi.
- Platou (2008), *The platou report 2008*, R.S. Platou Economic Research A.S.
- SEASIS (South East Asia Iron and Steel Institute) (2007), *SEASIS Newsletter*, at: www.seaisi.org

C/WP6(2008)9

Thuyen, V. and Hang, N. (2007), *Industrial Development Planning by Local Government: Vietnam Country Report*, Cluster-Based Development Approach Policy Seminar, Tokyo.

US Foreign Commercial Service – Hanoi (2005), *Education and Training*, Report by American Embassy in Vietnam. Disponible sur le site : www.buyusa.gov/vietnam/en/153.pdf

US Foreign Commercial Service and Department of State (2005), *Doing Business in Vietnam: Country Commercial Guide for US Companies*, available at www.buyusa.gov/vietnam/en/140.pdf

US Department of State (2007), *2007 Investment Climate Statement Vietnam*, disponible sur le site : <http://www.state.gov/e/eeb/ifd/2007/80763.htm>

VDF (Vietnam Development Forum) (2006), *The Second VDF-Tokyo Conference on the Development of Vietnam*, Japan Graduate Institute for Policy Studies, Tokyo.

Vinashin Business Group (2006), *Vinashin Business Group commercial presentation*, Danish Export Association. Disponible sur le site : <http://www.dega.dk>

WSM (World Shipyard Monitor) (2007), *World Shipyard Monitor, May 2007*, Volume 14, No.5, Clarkson Research Services Limited, London.