

Hong Kong, un centre logistique en déclin

Les services liés au commerce et à la logistique sont le 1^{er} pilier de l'économie de Hong Kong, devant la finance, les services aux entreprises et le tourisme. Son port de conteneurs se classe au 8^{ème} rang mondial, l'aéroport au 1^{er} rang pour le fret et le réseau terrestre s'articule autour d'un maillage dense avec la Chine continentale. Cependant, la désintermédiation des échanges avec la Chine, l'impact de la guerre commerciale sino-américaine sur les flux de marchandises et les chaînes de valeur ainsi que la concurrence croissante des centres logistiques chinois affaiblissent le hub de Hong Kong. L'impact de l'épidémie de coronavirus depuis janvier est également pressenti par les professionnels comme majeur sur le secteur.

1 - Le secteur du commerce et de la logistique, moteur de l'économie de Hong Kong

Hong Kong est en 2018 le 8^{ème} **contributeur au commerce mondial** selon l'OMC. En 2018, 55% des réexportations via Hong Kong sont destinées à la Chine et 57% en proviennent. 99% des exportations de Hong Kong sont des réexportations et 75% des importations sont également réexpédiées. **Si le poids de Hong Kong dans le commerce total de la Chine a chuté** de 49% en 1992 à 6,7% en 2018, Hong Kong demeure le 4^{ème} partenaire commercial de la Chine, après les Etats-Unis, le Japon et la Corée du Sud. Au cours des 11 premiers mois de l'année 2019, les échanges hongkongais ont reculé de -6% et les échanges avec la Chine (51% du total) ont chuté de -5,5%. En outre Hong Kong sera également impacté par les délocalisations des industries manufacturières de Chine vers les pays de l'Asie du Sud-Est.

Avec **21,2% du PIB et 18,5% des emplois en 2019, le secteur du commerce et de la logistique est, devant la finance, les services aux entreprises ou le tourisme, le premier des quatre piliers de l'économie de Hong Kong** (annexes 1 et 2). En septembre 2019 à Hong Kong, le transport aérien compte 166 sociétés, le transport maritime 406, le transport terrestre 1590, les services de transport et de stockage 7133 (dont 614 pour le stockage uniquement). 97 509 entreprises sont spécialisées dans les services d'import/export (en baisse de 3% sur 3 ans). **Le secteur des services liés au commerce et à la logistique emploie 720 000 personnes en 2018, en diminution de 5% sur 5 ans.** Au troisième trimestre 2019, les emplois logistiques directs (180 000) se répartissent pour leur part entre les services de transport et de stockage (44%), le transport terrestre (25%), le transport aérien (16%), le transport maritime (6%), la poste et services de courrier (9%).

Le rôle de Hong Kong s'explique par (i) sa situation géographique à l'embouchure du delta de la rivière des Perles avec un accès à la 1^{ère} région exportatrice chinoise du Guangdong¹ ; (ii) un environnement des affaires favorable fondé sur le Common Law, la simplicité des procédures de dédouanement et la transparence des règles ; (iii) un système fiscal avantageux et l'absence de droits de douane.

2 - Le hub de Hong Kong confronté à la concurrence des centres logistiques chinois

L'aéroport de Hong Kong est le 1^{er} au monde pour le fret aérien depuis 2006 (4,8 millions de tonnes de fret aérien en 2019), même si le volume transporté en 2019 a toutefois chuté de

¹ Outre le port et l'aéroport, un maillage de voies routières et ferroviaires relie le territoire hongkongais à la Chine continentale (Shenzhen et la région du Guangdong)

6,1% par rapport à 2018 après une décennie de croissance ininterrompue (*annexe 3*). La différence de coût entre le fret aérien au départ de Hong Kong et celui des aéroports chinois voisins (y compris Shenzhen et Canton) s'élargit, l'écart devant atteindre 60% à moyen terme², mais Hong Kong reste très compétitif du fait de la facilité des opérations de fret sur le territoire par rapport à la Chine, du stockage sans droits de douane permettant de réexporter vers la Chine, Macao ou le reste de l'Asie, et de la connectivité avec le continent. La construction d'une 3^{ème} piste portera la capacité de l'aéroport de 7 à 8,9 millions de tonnes de fret en 2024.

Le port de Hong Kong est en revanche clairement en déclin et a perdu une nouvelle place en 2019 chutant de 7^{ème} mondial à 8^{ème}, après en avoir perdu deux en 2018³ (*annexe 4*).

En novembre 2019, le port a enregistré son 22^{ème} mois consécutif de baisse en glissement annuel, face à la croissance des ports chinois : Canton a enregistré un taux de croissance annuel moyen de 57% au cours de la décennie 2002-2012, Shanghai de 28% et Shenzhen de 20%, contre 2% pour Hong Kong. **L'assouplissement récent des restrictions au cabotage dans certains ports chinois continentaux**, qui interdisaient aux navires sous pavillon étranger de faire étape dans plus d'un port de Chine continentale, devrait fragiliser encore la position de Hong Kong en tant que centre de transit dans la région. **Les espaces de stockage des terminaux** du port de Hong Kong couvrent 279 hectares, pour 24 postes d'amarrage et les installations de stockage à Hong Kong n'ont que modestement augmenté, passant de 3,42 millions de m² en 2007 à 3,81 millions de m² en 2017 ; leur taux d'occupation a constamment dépassé 90% au cours de la période. Le ratio postes d'amarrage/superficie de stockage est inférieur de 45% à la moyenne internationale **Hong Kong est en outre en retard en matière de technologie** : un seul des neuf terminaux du port est équipé de grues à portique télécommandées. Au contraire, le port de Qingdao, qui vient de dépasser le port de Hong Kong, abrite le premier port entièrement automatisé d'Asie.

Le gouvernement hongkongais tente de promouvoir l'offre de services de Hong Kong avec tous ses partenaires de libre échange et dans le cadre de son accord avec la Chine⁴ : ainsi que **les services à haute valeur ajoutée** pour maintenir une activité sur son territoire liée au commerce international (logistique, assurance, financement, médiation...) Le développement du Guangdong constitue sans doute une réserve de croissance pour le secteur logistique de Hong Kong, mais le projet d'intégration économique avec Hong Kong et Macao formalisé dans le cadre du projet de Greater Bay Area manque encore d'avancées concrètes qui permettraient aux prestataires basés à Hong Kong de se projeter dans la région.

Le développement des ports chinois et l'évolution des chaînes de valeur dans l'ASEAN menacent le rôle de hub logistique régional joué par Hong Kong, notamment pour le transport maritime. L'aéroport, bien qu'affecté par la saturation de ses capacités et la conjoncture, continue toutefois de bénéficier d'un statut prééminent d'intermédiaire pour le commerce chinois et international.

²Journal of Commerce, 10 septembre 2019, *Les affréteurs de Hong Kong s'inquiètent de la hausse des coûts logistiques*, Keith Wallis.

³ 8^{ème} port de container du monde derrière Shanghai, Singapour, Ningbo-Zhoushan, Shenzhen, Guangzhou and Busan et depuis 2019 Qingdao ;

⁴ CEPA Comprehensive Economic Partnership Agreement : la dernière mise à jour de l'accord le 21 novembre 2019 assouplit les exigences requises pour les prestataires de services hong kongais en termes de seuil de capital social, secteurs d'activité

Annexes

Annexe I : Acteurs principaux

Sur les onze premiers mois de l'année 2019, le trafic de marchandises se répartit en valeur entre la voie terrestre (43%), la voie aérienne (38%) et la voie maritime (19% dont 3% pour le transport fluvial interne au delta des Perles). En volume, le trafic de marchandises se répartit en 2018 entre la voie maritime (58% pour le transport maritime et 33% pour le transport fluvial interne au delta), la voie terrestre (8%) et la voie aérienne (5%).

Aéroport :

Ouvert en 1998, l'aéroport de Chek Lap Kok, situé sur l'île de Lantau, accueille désormais 120 compagnies aériennes. Il est détenu par le gouvernement hongkongais qui en a confié en 1995 la direction opérationnelle à l'Airport Authority, autorité administrative indépendante. L'aéroport est le hub de Cathay Pacific, Cathay Dragon, Hong Kong Airlines, HK Express et Air Hong Kong (fret). L'aéroport est aussi l'un des hubs de l'alliance Oneworld, et d'UPS Airlines.

Port :

Le port appartient à des acteurs privés.

La majeure partie du port de Kwai Tsing appartient à **Hutchison Ports Holdings Trust (HPH Trust)**, filiale du conglomérat hongkongais Hutchison Whampoa, propriété de l'homme d'affaires Li Ka-Shing, 1^{ère} fortune de Hong Kong. Le groupe détient cinq des neuf terminaux du port, dont un en joint-venture 50/50 avec Cosco, 1^{er} transporteur maritime chinois et 4^{ème} opérateur de terminaux portuaires au monde.

Les autres terminaux sont opérés par les opérateurs chinois **China Merchant Holdings** et **China Shipping Terminal**, et les conglomérats hongkongais **The Wharf** et **Jebsen Securities** ainsi que la joint-venture **Goodman DP World** (associant les groupes hongkongais Goodman Hong Kong Logistics et dubaïote DP World).

Logistique :

Le secteur logistique compte pour 3,1% du PIB et 4,5% des emplois (soit 176 900 emplois).

Parmi les acteurs de la logistique à Hong Kong :

Kerry Logistics : Kerry Logistics Network Limited est une société basée et cotée à la bourse de Hong Kong. Son chiffre d'affaires pour Hong Kong en 2018 est de 662 millions USD pour un chiffre d'affaires mondial de 4,8 milliards USD.

Yusen Logistics : Yusen Logistics est une entreprise d'origine japonaise, faisant partie de NYK Line qui fait lui-même partie du keiretsu de Mitsubishi. Elle est spécialisée à la fois dans le transport et la logistique. Son chiffre d'affaires mondial est 4,7 milliards USD.

Omni Logistics : Omni Logistics LLC est une entreprise privée américaine de logistique immatriculée au Texas. Elle est spécialisée dans le 3PL (*Third-party logistics* ou l'externalisation de la chaîne d'approvisionnement d'une entreprise).

Plusieurs entreprises françaises sont implantées à Hong Kong parmi lesquels : CMA-CGM et sa filiale logistique CEVA, Bolloré, Clasquin, Geodis, GEFCO, Herport, Seafrigo, etc..

[Annexe II : Les quatre piliers de l'économie de Hong Kong dans le PIB et l'emploi en 2018](#)

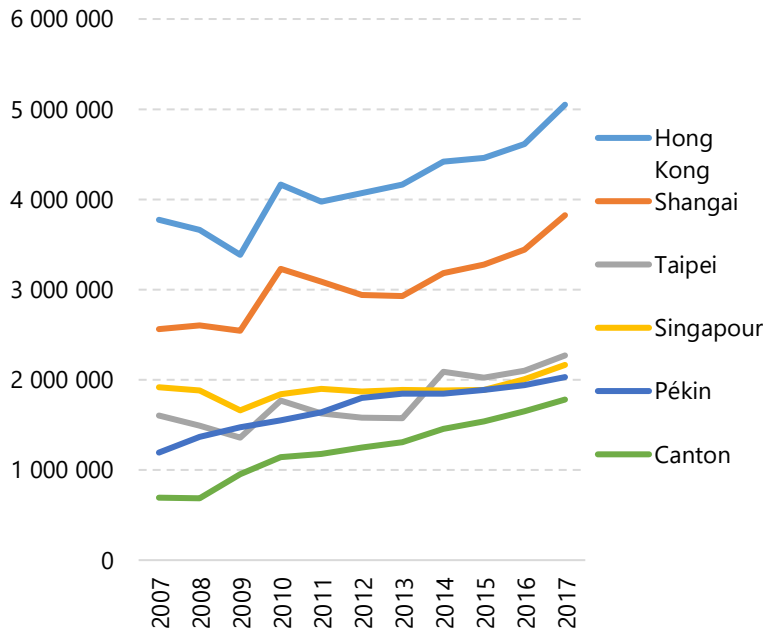
Source : Département des statistiques hongkongais

		Commerce et logistique	Services financiers	Services professionnels	Tourisme
PIB	Valeur	73,526 Mds USD	68,607 Mds USD	41,566 Mds USD	15,581 Mds USD
	Pourcentage	21,2%	19,7%	12%	4,5%
	Evolution sur 10 ans	+3,2%	+6,8%	+5%	+10,5%
Emploi	Valeur	718 600	263 000	551 000	256 900
	Pourcentage	18,6%	6,8%	14,2%	6,6%
	Evolution sur 10 ans	-1,3%	+2,5%	+1,9%	+2,8%

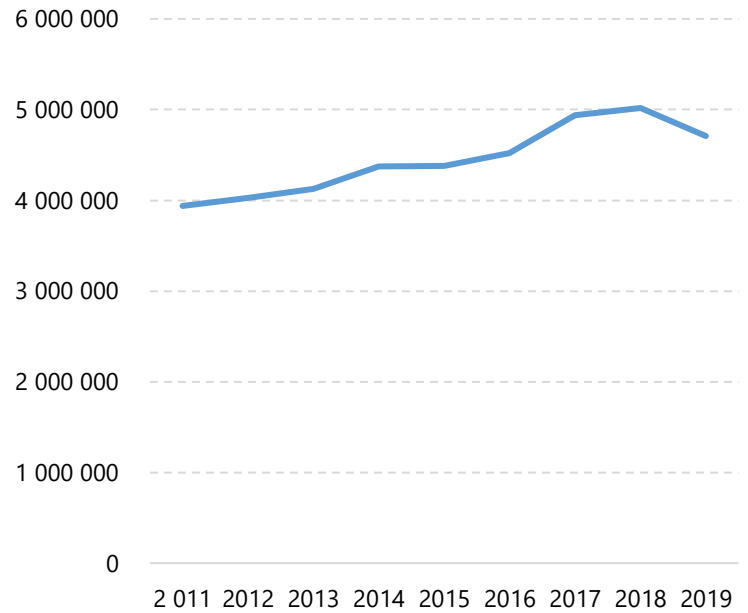
[Annexe III : Evolution du fret \(importation et exportation\) à l'aéroport de Hong Kong en tonnes](#)

Source : Airport International Council - Fret et courrier chargés et déchargés en tonnes

Evolution du fret aérien dans les grands aéroports asiatiques



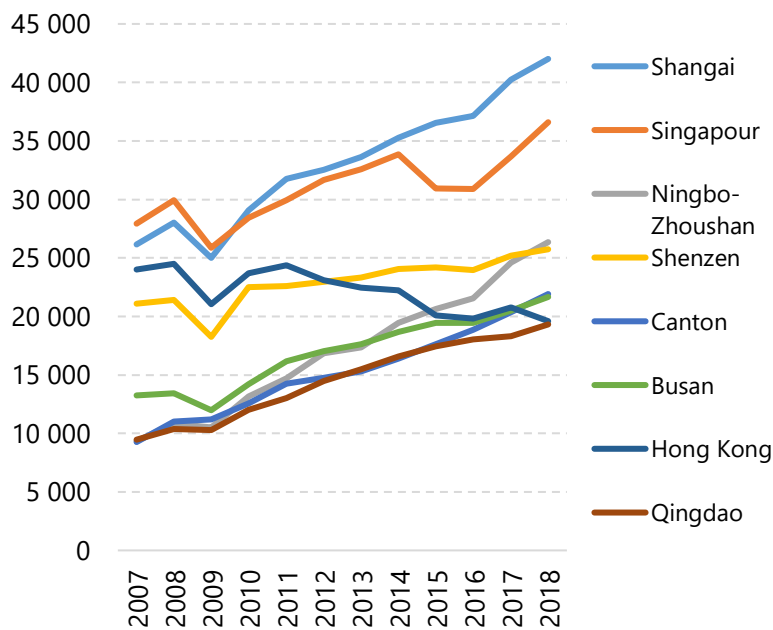
Evolution du fret aérien à l'aéroport de Hong Kong



[Annexe IV : Evolution du fret maritime en milliers d'EVP de 2011 à 2019](#)

Source : Hong Kong Census and Statistics Department – Statistiques du trafic du port de Hong Kong

Evolution du fret maritime dans les grands ports asiatiques



Evolution du trafic au port de Hong Kong

