Gelina Harlaftis. *Creating Global Shipping: Aristotle Onassis, the Vagliano Brothers, and the Business of Shipping*. Cambridge, Royaume-Uni : Cambridge University Press, 2019. xxiv + 375 pp., illustrations, cartes, tableaux, notes, bibliographie, annexes, index. Tissu : ISBN 9781108475396, 90,00 £, 137,50 $ CA.

Un ajout récent aux études de Cambridge sur l'émergence de l'entreprise mondiale, la création du transport maritime mondial reconnaît le rôle du transport maritime international dans l'intégration et la mondialisation de l'économie mondiale. Dans le même temps, l'auteur soutient que le secteur est « également invisible dans l'histoire économique et commerciale » avec l'accent mis sur la fabrication et la finance. Les plus grandes entreprises propriétaires de navires (pensez à la Compagnie des Indes orientales) étaient d'abord des sociétés commerciales, tandis qu'avant le XXe siècle, le commerce maritime était dominé par de petites entreprises, dont les services étaient largement fournis à l'abri des regards. Enfin, les groupes maritimes mondiaux modernes utilisent de multiples hiérarchies de sociétés offshore et des registres ouverts pour masquer leurs véritables dimensions. (xv-xvi). Les histoires commerciales que nous avons des grandes entreprises de transport maritime ont eu tendance à se concentrer sur les entreprises de ligne et leurs successeurs dans le commerce de conteneurs. Mais le commerce en vrac de marchandises comme les céréales et le pétrole a traditionnellement emprunté des routes différentes à travers les mers sur un marché beaucoup plus concurrentiel. Pour donner un aperçu du commerce maritime, Harlaftis s'appuie sur deux exemples d'entrepreneurs maritimes grecs majeurs, les frères Vagliano et Aristote Onassis.

Les sources de l'auteur montrent les enjeux d'une telle entreprise de recherche. Dans les près de vingt pages de sources secondaires, peut-être trois représentent des travaux publiés par l'auteur, souvent avec des collaborateurs qui approfondissent encore plus les sources primaires que ce volume. Et il cite des travaux dans des archives en Grèce, en Russie, en Ukraine, au Royaume-Uni et aux États-Unis, entre autres. Les sources vont de la correspondance commerciale, des grands livres de la Banque d'Angleterre aux archives judiciaires russes et aux dossiers préparés par les agents du FBI. A cela s'ajoute un important travail de recherche généalogique, pour dégager les dimensions complexes des réseaux familiaux au sein desquels s'exerçait cette entreprise. Cela dit, le plus intriguant est peut-être l'accès qu'Harlaftis a été donné aux dossiers d'entreprise des sociétés Onassis.

Les fortunes de Vagliano ont d'abord été tirées par la grande expansion des exportations de céréales russes vers les marchés d'Europe occidentale au milieu du XIXe siècle (68). Initialement, les frères étaient capitaines de navires, transportant du grain et d'autres marchandises des ports de la Baltique vers la Méditerranée. Ils ont émergé comme des figures de proue d'un réseau de commerçants en grande partie non russes gérant l'achat et l'exportation de l'offre en plein essor de céréales des steppes, avec Mari Vagliano positionné sur la mer d'Azov près de l'embouchure du Don, pour canaliser ce flux vers navires possédés ou affrétés par les frères. Ils sont passés de la gestion du flux de leurs propres céréales à la fourniture de services, en particulier à d'autres transports maritimes grecs de vrac sec en termes de financement des navires, d'assurance, d'affrètement, de banque d'affaires et d'autres services. Un deuxième frère était d'abord posté à Constantinople et plus tard à Marseille, où une grande partie du grain russe était liée. Le troisième, Panagi Vagliano, a opéré à partir de Londres entre 1856 et sa mort en 1902. La branche londonienne des opérations des frères a connu un certain succès malgré le fait que Panagi ne lisait ni n'écrivait bien l'anglais. (73, 96) À la fin du XIXe siècle, l'entreprise des frères Vagliano opérait, en grande partie en grec mais parfois en italien, dans quatre empires, russe, ottoman, français et britannique. Harlaftis démontre les résultats d'une enquête considérable sur l'évolution de leur réseau, à la fois en termes de correspondance avec un large réseau de commerçants, banquiers,

autres agents et en termes d'arbre généalogique étendu. Les trois frères opéraient au sein d'un réseau de famille élargie, se mariant avec d'autres familles de marchands grecs, tout comme la plupart de la génération suivante.

Les liens familiaux expliquent comment Harlaftis commence son analyse des débuts de la carrière commerciale d'Aristote Onassis. Né à Smyrne dans ce qui était encore l'empire ottoman, Onassis est arrivé à Buenos Aires en 1922 avec un passeport de réfugié. Son père, cependant, avait pu conserver un certain capital et ses cousins germains collaboreraient avec lui pendant de nombreuses années. De plus, lorsqu'il s'est finalement marié, sa première femme était la fille d'un armateur grec et [son] beau-frère était à la tête d'une entreprise de navigation rivale.

Il y a quelques connexions canadiennes dans ce volume. Les premiers achats de navires d'Onassis ont été effectués à Halifax, deux cargos de 13 ans de la marine marchande du gouvernement canadien. Après la Seconde Guerre mondiale, Onassis a acquis dix frégates canadiennes excédentaires à convertir en navires à passagers dans les eaux grecques, l'une des nombreuses entreprises d'Onassis qui n'ont pas réussi à se dérouler comme prévu. L'un, cependant, le NCSM Stormont survit sous le nom de superyacht Christina O. Il a également acquis deux cargos de classe Empire en 1946. Un autre ensemble de corvettes canadiennes a été converti en chasseurs de baleines en 1950, dans une autre entreprise Onassis mal connue.

Le cœur du succès d'Onassis est venu sur le marché des pétroliers pour transporter la production croissante de pétrole au cours des 30 années précédant sa mort en 1975. L'accès aux archives d'Onassis et des entretiens avec les cadres supérieurs de l'héritage d'Onassis donne à Harlaftis un aperçu particulier de la structure de ce commerce. La plupart de ces navires ont été constitués en sociétés à navire unique au Panama, où la propriété pouvait être anonyme. Leurs réunions annuelles se tenaient en Uruguay alors que les navires étaient en grande partie gérés par Olympic Maritime SA, qui après 1954 était basée à Monaco. Onassis est également crédité d'avoir été le premier à traduire des affrètements à temps garantis en garantie de prêts, en particulier auprès de banquiers new-yorkais, pour acheter ou construire des navires.

Parmi les nombreux points forts de ce volume, il y a les parallèles que l'auteur est capable de faire entre les expériences des Vagliano au XIXe siècle et l'expérience d'Onassis au XXe siècle. Ils étaient de souche grecque mais ont vécu la majeure partie de leur vie en dehors de l'État-nation de Grèce, les Vaglianos ayant grandi dans les îles Ioniennes alors qu'ils étaient sous protectorat britannique. Mari Vagliano (en Russie) et Onassis (aux États-Unis) ont fait l'objet de litiges prolongés déclenchés par les forces nationalistes conservatrices. Harlaftis attribue leur succès dans la lutte contre ces poursuites aux entrepreneurs en s'appuyant soigneusement sur les meilleurs conseils juridiques de leurs pays d'accueil pour s'assurer qu'ils restent dans la lettre de la loi.

L'étude a un certain nombre d'idées à offrir à l'historien des affaires. C'est un excellent exemple de la poursuite de la recherche au-delà des frontières nationales et de la langue. Les documents clés d'une agence maritime basée à Londres, rédigés en grec et en italien, se trouvent dans des archives grecques, traitant en partie du mouvement des céréales russes vers les ports français. Il excelle en tant qu'étude des réseaux, en particulier dans la première moitié du volume, une étude qui s'appuie fortement sur les décennies de recherche de l'auteur au sein des communautés maritimes grecques étendues. Pour ce

critique, la dimension peut-être la plus intrigante de cette analyse était un aperçu de l'émergence de l'agence de gestion de navires moderne tirée de l'exemple du bureau londonien de Vaglianos. Dans son rôle d'agent et de courtier pour « pratiquement toute la flotte appartenant à des Grecs » (138), il commence à inverser le paradigme principal-agent. Il n'y a qu'un pas entre cela et un environnement où les investisseurs institutionnels confient l'intégralité de la gestion de leurs actifs maritimes à des agences de gestion. Onassis l'a fait au sein des entreprises et de la flotte qu'il contrôlait.

Il est dommage que Creation Global Shipping ne soit pas encore disponible en édition de poche, car le travail de Harlaftis mérite d'être lu par un large public, dont certains peuvent être rebutés par le coût de la couverture rigide.

Walter Lewis
Grafton, ON