



**ISEMAR**

INSTITUT SUPÉRIEUR D'ÉCONOMIE MARITIME  
NANTES - SAINT NAZAIRE

## **Le Japon, état des lieux d'une grande puissance maritime**

---

*Au Japon il existe depuis deux siècles un lien étroit entre la mer, l'économie et le rapport au monde. Archipel pauvre en matières premières et longtemps autarcique, le pays rouvert au monde au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle est devenu rapidement une puissance maritime. Si la tentation impérialiste et militariste s'est achevée dans les cendres en 1945, l'affirmation du Japon comme deuxième économie planétaire à partir des années soixante-dix est une réussite. On comprend dès lors l'importance des industries maritimes pour un pays qui tout en cultivant ses particularismes s'est profondément intégré à l'économie globale dont il est un des moteurs. Cependant, les catastrophes naturelles et aujourd'hui l'accident nucléaire pèsent aussi sur l'économie maritime japonaise.*

---

### **Les besoins d'une extraordinaire économie**

De 1968 à 2010, le Japon a formé la seconde économie planétaire mais doit laisser maintenant la place à son grand voisin chinois. Depuis bientôt deux décennies le pays était dans une phase de stagnation<sup>1</sup> et maintenant les événements de mars constituent une épreuve pour le pays avec des conséquences nombreuses : le financement de la reconstruction (7% des capacités portuaires dont Sandai et Kashima mais peu stratégique pour le pays), la perturbation des processus d'échanges interfirmes et de distribution à l'échelle internationale et surtout la reconsidération des choix énergétiques du pays avec plus de gaz et de charbon. Vu l'importance du Japon et son secteur maritime dans le monde, ces conséquences seront importantes pour l'économie mondiale et le shipping international.

Ce pays dispose d'un territoire utile étroit, pauvre en terre arable comme en ressources naturelles. Il s'est pourtant hissé par ses qualités industrielles il y a 40 ans au même niveau que les économies occidentales avec nombres d'entreprises emblématiques. De fait, l'extraordinaire volume d'activité portuaire du Japon tient à la fois de l'insularité du pays qui fait de la mer le lien primordial avec l'extérieur et pour une partie des échanges internes, mais surtout à la place qu'occupe le pays dans l'économie mondiale depuis 50 ans. Très peuplé (120 M d'hab.) et très industrialisé, le Japon a de gros besoins d'importation de pétrole, de gaz, de minerais et de produits agroalimentaires. En retour, il exporte des produits métallurgiques, mécaniques et électroniques. Au final, c'est un 1 Mds de tonnes de marchandises internationales qui transite dans les ports japonais. Les importations représentent 80% de ce volume et les exportations 55% de la valeur.

---

<sup>1</sup> La croissance du PIB est passée de +8% dans les années soixante-dix, à +4% dans les années quatre-vingt, et à +2% depuis les années quatre-vingt-dix avec trois fortes crises 1998, 2001 et 2009. Par ailleurs, le yen élevé pénalise régulièrement l'économie nationale.

Le Japon a importé en 2010 210 Mt de brut, ce qui représente environ 10% des flux mondiaux. Les importations comme les exportations de produits raffinés sont de 35 Mt. Une trentaine de raffineries sont actives dans le pays (5% de la capacité mondiale) dont cinq ont été affectées par le récent tremblement de terre. Le Japon est historiquement le premier importateur de LNG en raison de l'absence de solution par gazoduc et d'une forte utilisation pour l'électricité. Le pays compte 35 terminaux LNG. En 2010, les 70 Mt de gaz liquéfié ont été importés ce qui représentait un gros tiers des flux mondiaux, une proportion en voie de réduction.

Au début des années 2000, la production sidérurgique japonaise<sup>2</sup> d'acier brut se situait légèrement au-dessus de 100 Mt par an (120 Mt avant la crise). En 2010, elle a été de 110 Mt (7.7% de la production mondiale) avec une forte reprise de +25%. Le pays est totalement dépendant de l'extérieur pour l'approvisionnement de la filière avec 130 Mt de minerai de fer (12% des flux mondiaux) et 76 Mt de charbon coke (20%) auxquels s'ajoutent 120 Mt de charbon thermique (16%).

L'autre champ de dépendance externe concerne les ressources agricoles. Dénué de ressources propres hors le riz, le pays est un gros importateur avec en 2009 : 26,3 Mt de céréales, 4,9 Mt de nourritures pour animaux 5 Mt de fruits, 2,8 Mt d'animaux vivants et viandes (premier marché mondial) et même 2,2 Mt de produits de la mer. Le pays est aussi le deuxième importateur de produits forestiers au monde avec une trentaine de Mt annuelle dont une vingtaine constituée de copeaux de bois (pour l'industrie du papier) transportés par une flotte domestique spécialisée.

L'industrie automobile forme un des piliers des échanges japonais. En 2000, le Japon produisait 8 M de véhicules légers représentant 20% de la production mondiale et dont 4 M étaient destinés aux exportations.

---

<sup>2</sup> Le pays compte encore les 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> producteurs mondiaux avec Nippon Steel et JFE (fusion en 2002 de NKK et Kawasaki Steel Corp.).

En 2008, la production était montée à 10 M d'unités dont 5,8 M d'exports. Cette croissance était basée sur les véhicules haut de gamme et les 4x4 (compensant les véhicules bon marché en grande partie délocalisés). L'industrie a donc subi une baisse depuis la crise américaine et internationale avec seulement 3,2 M de véhicules légers exportés en 2009 (-45%) et une reprise en 2010 avec 4,3 M (+31%)<sup>3</sup>. Les événements de mars semblent provoquer une perturbation des chaînes de productions préjudiciable aux exportations.

La grande production manufacturée japonaise est naturellement cliente de la conteneurisation. Elle est basée sur des exportations vers les pays occidentaux et les émergents, mais aussi des flux régionaux de sous-traitance<sup>4</sup>. En termes de diffusion des flux, la Chine représente 3,6 M d'evp pleins et le reste de l'Extrême-Orient 2,7 M d'evp avec dans les deux cas une dominante d'importation. La tendance est inverse avec les USA (1,2 M d'evp) et l'Europe (1,3 M d'evp). La conteneurisation a subi un gros coup avec la crise, l'activité nationale est passée de 17,1 M d'evp en 2008 à 14,7 M en 2009 (-15%). La reprise du secteur en 2010 a été de 10 à 15% mais 2011 est remplie d'interrogations.

#### L'importance naturelle du cabotage

La nature insulaire du pays rend les services entre îles fondamentaux notamment pour les passagers (600 services) sans compter les liens avec la Chine et la Corée du Sud. Pour le fret le cabotage représente 37% des marchandises transportées en t/km. Le mode maritime est utilisé pour redistribuer les produits importés et transformés dans tout l'archipel. Il en va de même pour les conteneurs en l'absence de desserte ferroviaire (le système japonais fonctionnant essentiellement en boîte de 12') et d'une desserte routière réservée à la proximité en raison de son prix très élevé.

#### Le tissu portuaire à la hauteur des besoins japonais

Le Japon compte un millier de ports, dont une centaine d'importances nationales. La tutelle administrative est pour 400 d'entre eux de niveau municipal et pour 600 autres de celui des préfectures. Le gouvernement finance généralement au 2/3 les développements portuaires. Celui-ci a pris une ampleur très importante en raison des besoins de l'économie, mais aussi du manque d'espace. C'est donc souvent sur la mer que sont construits les nouveaux terminaux. Le mouvement a été initié à Kobe avec Port Island en 1965 rejoint en

<sup>3</sup> A cela s'ajoutent les camions (450 000) et les exportations de véhicules d'occasion vers les pays roulant aussi à gauche de l'ancienne sphère britannique.

<sup>4</sup> Dès les années soixante-dix, par la sous-traitance et la délocalisation le Japon a entraîné avec lui le développement du reste de l'Extrême-Orient, d'abord Taiwan et Hong Kong, puis la Corée, l'Asie du Sud-Est et aujourd'hui la Chine. Certains de ces pays ont adapté le modèle nippon et concurrencé les entreprises japonaises.

1982 par Rokko Island. Ces nouveaux espaces, parfois à vocation multiple (activités, logements, loisirs), sont aussi développés à Osaka et à Tokyo.

L'activité portuaire du Japon traduit l'organisation économique du pays autour de trois grandes baies (Tokyo, Nagoya, Kobe) ainsi que sur les rives de la mer intérieure de Seto alors qu'aux deux périphéries Hokkaido au Nord et Kyushu au Sud possèdent leur propre dynamique insulaire (sans compté Okinawa). L'importance de ces régions portuaires dépend donc de la densité des activités industrielles qu'il s'agisse en proximité des complexes pétroliers et chimiques, des aciéries et usines automobiles et plus éloignées des zones de productions manufacturières plus légères.

Trafics des principaux ports japonais (Mt)

	2008	2009		2008	2009
Nagoya	218	165	Kobe	95	77
Chiba	165	145	Kitakyushu	87	109
Yokohama	142	115	Tokyo	81	72
Mizushima	103	95	Osaka	81	93
Tomakomai	102	94	Sakai/Senboku	78	62
Kawasaki	94	93	Kisarazu	73	59

Sources autorités portuaires

La conteneurisation se concentre dans seulement cinq grands ports qui participent aux échanges internationaux soit Kobe (2,530 M evp en 2010), Osaka (2,290 M evp), Nagoya (2,540 M evp), Yokohama (3,280 M evp) et le leader Tokyo (4,270 M evp). Si Nagoya et Kobe sont équilibrés pour leurs flux entrants et sortants internationaux, Osaka exporte plus, alors que Tokyo et Yokohama importent plus. Pour les véhicules neufs, le leader est Nagoya (1,8 M de véhicules en 2008) devant Mikawa (1,4 M) et Yokohama (1 M).

Le principal complexe portuaire japonais et sans doute du monde est la baie de Tokyo qui comprend outre la capitale, les ports de Chiba, Kisarazu, Kawasaki et Yokohama (556 Mt en 2008, 476 Mt en 2009). Ces ports desservent la région du Kantô, soit environ un tiers de la production industrielle nipponne. A l'Est de la baie, Chiba est un très grand port pétrolier et chimique.

Les deux autres baies traitent environ 300 Mt chacune avec là encore de nombreux ports distincts. La baie d'Ise abrite le plus grand port japonais, Nagoya avec pour voisin notable Yokkaichi et Mikawa. La baie d'Osaka dessert le Kansai (Kyoto) et comprend les ports d'Osaka, Kobe et Sakai-Saboku. Plus à l'Ouest, les rives des petites mers intérieures entre l'île de Shikoku et le Sud de Honshu comptent notamment le port de Mizushima, Ube et Tokuyama. L'île de Kyushu comprend plusieurs ports notamment Kitakyushu, Oita et Kiire. Au Sud, Okinawa possède le port de Naha et à l'extrême Nord, Hokkaido, le port de Tomakomai.

En termes de manutention et notamment des conteneurs, il existe dans les plus grands ports des sociétés d'exploitation commerciale (privatisables depuis 2005)<sup>5</sup> et chargées d'une grande partie des terminaux à conteneurs et ferry à vocation internationale. Elles sont chargées des phases de construction, d'exploitation des terminaux publics ou le leasing des terminaux dédiés.

Les grands armements possèdent des terminaux dans les grands ports à conteneurs. Il en va de même pour les compagnies étrangères (APL NOL à Yokohama et Kobe, Whan Hai comme Evergreen à Tokyo, Hanjin allié à Macquarie à Tokyo et Osaka). APM Terminals possède des terminaux en leasing à Kobe (2004 allié à K Line) et Yokohama (2001) alors que le mouvement d'ouverture aux acteurs privés internationaux en 2003-2005 a abouti à l'implantation de PSA à Hibiki-Kitakyushu et ICTSI à Naha (Okinawa).

La réorganisation des ports est un vieux débat au Japon. Ceux-ci sont que partiellement inclus dans les services Asie-Europe car le virage du transbordement massif dans la région a profité à Busan et Kaohsiung où 30% des flux japonais y transiteraient aujourd'hui. En 2004, le gouvernement a avancé le concept du "Super hubs ports" pour regagner de la compétitivité (capacité, tarif, logistique) en désignant alors six ports (excluant alors le nord de Kyushu<sup>6</sup>) : Tokyo, Yokohama Osaka, Kobe, Nagoya, Yokkaichi.

En 2010, le gouvernement japonais a annoncé que sa politique d'investissement allait se concentrer stratégiquement<sup>7</sup> sur les deux complexes du "Keihei Port" (Tokyo, Yokohama, Kawasaki) et du "Hanshin Port" (Osaka, Kobe), sans cette fois-ci la baie d'Isle et donc Nagoya. L'objectif est bien de formater les ports japonais à l'accueil des plus grands PC avec des terminaux en eaux profondes et ainsi mieux les intégrer aux réseaux mondiaux.

### La puissance des armements nationaux

Les compagnies maritimes japonaises sont à la fois très anciennes et extrêmement diversifiées. Le secteur repose aujourd'hui sur trois<sup>8</sup> compagnies gigantesques aux nombreuses filiales, soit Nippon Yusen Kaisha

<sup>5</sup> La Tokyo Port Terminal Public Corp. a été privatisée en 2008 et agrandie en 2009 du Shinagawa Container Terminal détenu par le gouvernement local.

<sup>6</sup> Dans les années 90, le gouvernement souhaite constituer un quatrième pôle portuaire national à Kitakyushu avec une ouverture au secteur privé<sup>6</sup>. En 2009, les ports de Kitakyushu restent à un niveau faible (0,3 M d'evp) même derrière son voisin d'Hakata (Fukuoka).

<sup>7</sup> En 2004, le gouvernement a défini 23 ports internationaux et 103 ports régionaux. En 2010, une réduction de ces ports a été annoncée avec une possibilité de privatisation pour ceux qui le souhaiteraient.

<sup>8</sup> A la fin des années quatre-vingt, les grands armements nippons étaient encore six, réduits à trois après que MOL ait repris deux d'entre eux (Japan Line et YS fusionné dans Navix Line, 1999) et NYK un (Showa Line, 1998).

(NYK) fondée en 1885, Mitsui O.S.K. Lines (MOL) fondée en 1884 et Kawasaki Kisen Kaisha (K Line) fondée en 1919. Les "big three" sont liées à keiratsu qui contrôle en grande partie l'économie japonaise avec des entreprises dans tous les secteurs économiques. NYK est dans la mouvance de Mitsubishi, MOL de Mitsui et K Line de Dai-Itchi. Le capital des trois armements est d'ailleurs contrôlé par les plus grandes banques<sup>9</sup> et sociétés d'assurances du pays.

Par leur multi activité, les flottes des trois armements sont gigantesques avec de nombreuses filiales spécialisées dans tous les secteurs (conteneurs, pétroles, gaz, vracs secs, car carrier<sup>10</sup>, colis lourds, frigorifiques, ferry, croisière, offshore) sans compter les terminaux et la logistique. Au besoin, ces armements s'allient avec des industriels comme NYK et Tata, MOL et Mitsubitchi dans les minerais, MOL et Nissan dans l'automobile. En 2010, MOL et NYK se situaient au 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> rang mondial derrière le Chinois Cosco, K Line se situant à la 7<sup>e</sup> place. On trouve encore de nombreux armements souvent inconnus hors du Japon pour certains seulement frêteurs (Sanko Steamship, Shoie Kisen, Doun Kisen, Toyo Sangyo, Daiichi Chio Kisen).

Rang mondial par spécialité (source NYK, janv. 10)

	MOL	NYK	K Lines
Conteneurs	11	12	15
Car carriers	3	1	2
Pétrole	2	3	-
Gaz	1	2	4
vracs	3	2	4

Pour la conteneurisation, les armements japonais furent parmi les plus dynamiques à la fin des années soixante-dix et ils profitèrent largement de la grande vague de croissance des années quatre-vingt. En 1990, NYK était le 4<sup>e</sup> armement mondial en termes de capacité de transport cellulaire, MOL le 5<sup>e</sup> et K Line le 8<sup>e</sup>. En 2010, les positions sont moins bonnes, toutes les trois sont hors du top 10 mais représentent 8% de la flotte mondiale opérée l'équivalent du N°3 CMA CGM. Non impliquées dans les phases de fusion / acquisition intervenues dans le secteur mais protégées par les conférences<sup>11</sup>, les trois compagnies comptent sur leur propre développement et les stratégies d'alliance qui les associent chacune aux autres armements asiatiques. NYK et MOL sont bien des *global carriers* avec une présence aussi sur les marchés Nord – Sud.

<sup>9</sup> Ces banques sont aussi actives dans le financement maritime avec notamment Mitsubishi UFJ, Sumitomo Mitsui et Mizuho.

<sup>10</sup> Les trois grandes compagnies sont au service de l'industrie automobile japonaise elle-même très impliquée dans le secteur : Nissan Carrier et Toyofuji Shipping pour Toyota. NYK allié à WWL est présente dans l'intra européenne avec UECC alors que K Line possède une filiale en Europe KESS.

<sup>11</sup> Le Japon a conservé un système protecteur de conférences.

Porte conteneurs NYK Line à Singapour (photo ISEMAR)



### Un pavillon national en retrait

Le Japon est le 13<sup>e</sup> registre mondial en termes de navires (calculé en port en lourd) au niveau de l'Italie, de la GB et de la Norvège. Cependant, pour le contrôle économique de la flotte, le pays est le leader mondial devant la Grèce, l'Allemagne et la Chine même si l'avance du Japon décline au fil des années.

Le pays pour soutenir son industrie maritime a établi en 2009 pour 10 ans une taxe au tonnage permettant de réduire l'imposition en faveur de dix armateurs qui se sont engagés à augmenter les immatriculations nationales et le recrutement de navigants. Ceux-ci au nombre d'environ 3 000 ont été divisés par trois depuis 1990.

Dès 1978 la part de la flotte contrôlée par des intérêts japonais sous pavillon national est passée sous la barre des 50%. La flotte contrôlée est aujourd'hui à 93% enregistrée hors du Japon (pour 60% en Chine, 69% en Grèce, 80% en Allemagne) avec quasiment une exclusive du pavillon panaméen (93%). Cette flotte contrôlée se compose pour moitié de vraquiers, un tiers de pétroliers et un dixième de porte-conteneurs. Le Japon reste le second pays pour la commande de nouveaux vraquiers et pétroliers.

La société de classification japonaise Class NK est la première au monde devant le Lloyd Register avec 7 373 navires enregistrés en 2010. La flotte du Class NK était en 2009 à 58% sous pavillon du Panama et 8% sous pavillon japonais.

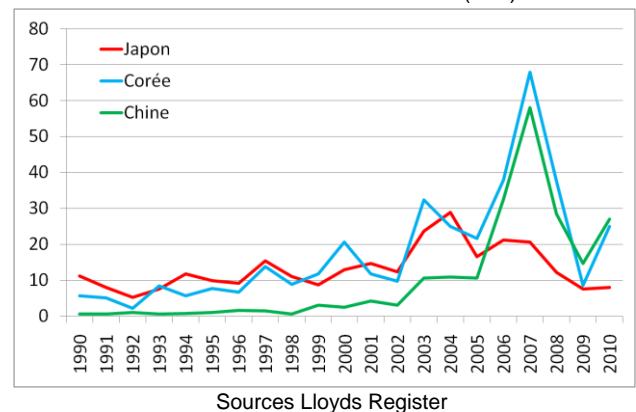
### Une construction navale en difficulté

La construction navale est devenue l'un des secteurs clés du développement économique du Japon à partir des années soixante. Là encore, les keiretsu sont engagés avec quelques entreprises phares (*Mitsui Shipbuilding, Mitsubishi Heavy Ind., Universal Shipbuilding, Ishikawajima Heavy Ind*) mais aussi de nombreux autres constructeurs. L'ensemble fonctionnant grâce aux commandes des opérateurs nationaux.

La construction navale au Japon a pris son essor à partir de 1960 avant de dominer durant deux décennies le

marché mondial. Basé d'abord sur les vraquiers et les pétroliers, le leadership japonais s'est étendu sur quasiment tous les types de navire. Cette domination s'est achevée avec la montée en puissance des Coréens puis des Chinois. Le Japon a conservé néanmoins un volume constant sans avoir profité de la vague de 2006-2008. En 2010, le Japon reste le troisième acteur mondial très loin devant tous les autres pays constructeurs avec un carnet plein jusqu'en 2015.

La construction navale japonaise et ses concurrents  
Carnet de commande annuel (Mtb)



Les chantiers japonais construisent des navires de technicité moyenne à des prix compétitifs. Les vraquiers représentaient 43% du carnet de commande en juin 2010, suivi des pétroliers (10%) et des car carriers (8,2%). La crise a provoqué quelques fermetures de chantiers mais sans résoudre la surcapacité structurelle, un effondrement de 70% des commandes extérieures, mais seulement une vingtaine d'annulations (dix fois moins qu'en Chine ou en Corée). Quant au tsunami, il a endommagé deux chantiers sur la côte Nord-Est.

Reste la confiance des armements locaux (80% des commandes) avec une restauration des prix acceptée par le gouvernement. Cependant, le haut niveau du yen est très pénalisant et incite les armateurs nationaux à regarder du côté des concurrents asiatiques. L'Etat japonais peut soutenir par la banque d'exportation ses chantiers sur le volet financier. De leur côté, les constructeurs doivent aussi s'internationaliser. La présence aux Philippines et en Chine est loin d'atteindre celle des chantiers coréens. Ainsi, même avec la reprise le secteur de la construction navale japonaise passera par une phase de restructuration.

Paul TOURRET, ISEMAR