



ISEMAR

INSTITUT SUPÉRIEUR D'ÉCONOMIE MARITIME
NANTES - SAINT NAZAIRE

La Corée, la réussite d'une émergence économique et maritime

La Corée du Sud s'est hissée depuis vingt ans dans le cercle étroit des nations qui dominent l'économie maritime. Cette position éminente est le produit de son extraordinaire développement économique que symbolisent bien des groupes industriels. L'activité maritime de la Corée est d'abord en relation avec les besoins d'un territoire dépourvu de matières premières devenu un grand fournisseur international de biens manufacturés. La performance coréenne reste marquée par la compétition face aux autres pays d'Extrême-Orient, qu'il s'agisse des productions technologiques qui remplissent les conteneurs, des voitures vers les marchés matures ou émergents, des navires, des services maritimes ou des ports.

L'émergence sud coréenne

La domination japonaise entre 1910 et 1945 s'est achevée pour la Corée par un partage entre la sphère soviétique (Nord) et la sphère occidentale (Sud) et un des plus sanglants affrontements de la guerre froide. La Corée du Sud n'était dans les années cinquante qu'un pays en voie de développement soumis à un régime autoritaire jusque dans les années 80 lorsqu'un profond mouvement démocratique changea le pays. Économiquement, la Corée s'engage dans les années soixante dans une large mutation avec une première phase marquée par un très fort dirigisme (nationalisation du système bancaire, planification rigoureuse) permettant de faire émerger plusieurs secteurs puis une seconde phase sous le sceau du libéralisme.

Dans son développement, la Corée du Sud, jusque-là essentiellement agricole, a choisi une politique industrielle systématique et globale via la désignation de grands projets et la sélection des conglomérats privés (*chaebols*) qui devaient les mettre en œuvre en bénéficiant d'avantages fiscaux et financiers avec une main-d'œuvre, abondante et peu chère, mais instruite et travailleuse.

Ce cadre bien spécifique d'un développement du secteur privé, encadré par l'Etat, a fait naître une structuration de l'économie dominée par des grands conglomérats multiactivités. Ces groupes sont autant engagés dans les industries lourdes structurantes que dans les industries d'équipements tournées vers l'exportation adoptant tour à tour un modèle *low cost* face au Japon puis l'innovation face à la Chine. Les *chaebols* coréens sont plus nombreux que les *keiretsu* japonais et certains sont encore marqués par le poids des familles qui sont à leur origine alors que d'autres ont été démantelés après la crise profonde de 1997.

La force de l'industrie coréenne dans les secteurs de l'électronique et de l'automobile a été popularisée par plusieurs grands groupes industriels. Aujourd'hui, plusieurs d'entre eux sont présents dans les industries maritimes de la construction navale et/ou du transport. Le transport maritime est au service des échanges de la

péninsule, qui sont ceux d'un pays intermédiaire très industrialisé et totalement dépendant de la mer pour sa relation au monde¹. La construction navale est positionnée dans la concurrence internationale d'abord face à l'Europe et au Japon et maintenant face à la Chine et à d'autres pays émergents ambitieux.

La mer seule vectrice du commerce extérieur

Le pays compte 49 M d'habitants et se situe à la 13^e place des économies mondiales. La croissance économique pour 2011 a été de 3,6%. Le PIB par habitant est équivalent à celui de l'UE. La péninsule constitue la 8^e nation en termes d'exportations, mais aussi la 11^e pour les importations. Ses principaux clients sont la Chine, les États-Unis et le Japon et sont aussi ses principaux fournisseurs avec l'Arabie Saoudite (pétrole) et l'Australie (fer, charbon).

Comme le Japon ou Taiwan, la Corée ne dispose que de peu de ressources naturelles. Le pays désormais très industrialisé est petit et n'a aucune des grandes matières premières dont ont impérativement besoin les grandes nations industrielles. En termes de consommation de pétrole, le pays ne représente que 2,6% du volume planétaire, mais la dépendance extérieure est totale². Le pétrole brut importé était en 2011 de 46 Mt (7% des importations mondiales) pour les trois quarts originaires du Moyen-Orient. Le brut est destiné aux cinq raffineries du pays³, un nombre peu élevé, mais trois d'entre elles sont de très gros gabarit. Les importations de produits raffinés sont aussi élevées 36 Mt (légèrement moins que le Japon).

Comme les autres pays industrialisés d'Extrême-Orient, la Corée consomme beaucoup de gaz uniquement

¹ La Corée du Sud bénéficie désormais d'accords de libre-échange avec l'UE et les États-Unis.

² Une partie du pétrole importé est produite dans des pays tiers par l'entreprise publique Korean National Oil Company au travers de concessions et partenariats. KNOC opère aussi l'extraction offshore du gaz du champ de Donghae à l'Est du pays.

³ Deux raffineries appartiennent à SK Energy, une à Hyundai et deux autres à des joint-ventures entre Hanjin Energy et l'Aramco (Arabie Saoudite) d'une part et entre GS et Chevron (USA) d'autre part.

importé par voie maritime⁴ et dont le tiers sert à la production électrique. En 2011, les importations de gaz ont été de 36,7 Mt, soit un sixième du marché mondial, fourni par les producteurs du Golfe (Qatar, Oman) et d'Asie du Sud-Est (Malaisie, Indonésie, Brunei). Le dernier volet des importations énergétiques concerne le charbon avec 131 Mt en 2011 dont 97 Mt à vocation thermique et 34 Mt destinés à la sidérurgie. Les deux grands fournisseurs sont l'Australie et l'Indonésie. La sidérurgie coréenne est représentée par le troisième groupe mondial POSCO (Pohang Steel Co.) intercallé entre le Chinois Baosteel et Japan Steel. Hyundai Steel est lui situé qu'à la vingtième place. La Corée a importé en 2011, 64 Mt de minerai de fer avec une reprise forte de la production d'acier brut (68,5 Mt). Les importations de produits agricoles sont essentiellement des céréales (13 Mt) et peu de soja (3 Mt).

Les échanges conteneurisés ne concernent pas que les exportations vers l'Europe (1 M d'evp) et l'Amérique du Nord (2 M). Ils concernent surtout les voisins chinois, japonais, taïwanais (6 M) et au-delà l'Asie du Sud-Est et du Sud (2 M) autant pour des produits finis que pour des composants utiles aux processus de production des produits technologiques ou mécaniques.

Les exportations de véhicules sont un des fleurons de l'économie coréenne avec en 2010 la plus forte valeur des exportations nationales devant les semi-conducteurs et la construction navale. Le secteur a été restructuré avec la reprise de Kia par Hyundai pour former un groupe désormais de dimension mondiale face à Toyota et Volkswagen alors que Daewoo est passée sous le contrôle de GM, Samsung de Renault, Ssangyong du Chinois SAIC puis de l'Indien Mahindra. Le positionnement de gamme est orienté vers les classes moyennes occidentales, le Moyen Orient et les marchés émergents. La Corée rivalise de plus en plus face au Japon et avec 3 M d'unités légères exportés en 2011 a dépassé le record de 2007.

Des ports géants

Le principal port du pays est Busan (262 Mt en 2010) au Sud-Est. Son activité est essentiellement tournée sur le conteneur alors que son voisin Ulsan (172 Mt) traite une partie importante des importations pétrolières et autres vrac. Dans la même région, Pohang affiche une performance respectable (63 Mt) avec notamment une unité de Posco.

Le deuxième port national est au Sud, Gwangyang (207 Mt) avec une fonction surtout industrielle (fer, charbon, gaz) mais aussi un bon volume de conteneurs (2 M d'evp) issu d'une volonté de décongestionner Busan dans les années 90. Le voisin Yeosu (10 Mt) n'a qu'une fonction pétrolière avec une grande raffinerie.

Au Nord-Ouest, Incheon (150 Mt) est le port de Séoul et constitue le troisième pôle de la conteneurisation (1,9 M d'evp). Incheon voit aussi transiter du gaz et possède une raffinerie. Plus au sud, Pyeongtaek (77 Mt) possède un terminal méthanier. Les autres ports du pays sont plus petits avec au Sud-Ouest Gunsan (19 Mt) et Mokpo (16 Mt) ainsi qu'au Nord-Est Donghae (25 Mt) et Samcheon (11 Mt).

Dans le secteur du conteneur, le port de Busan possède, avec ses 16 M d'evp, une place éminente en Extrême-Orient juste derrière Shanghai, Singapour, Hong Kong et Shenzhen. Le taux de transbordement était en 2012 de 48% montrant le rôle de hub régional du port coréen notamment en entraînant les ports japonais et chinois proches dans sa mouvance. Le marché domestique de Busan est de 8 M d'evp représentant 63% du marché national. Une partie est destinée à l'hinterland proche puisque Busan est l'un des pôles manufacturiers du pays⁵.

Les grands ports à conteneurs du Nord-Est (M d'evp)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Busan	11,8	12	13,3	11,9	13,4	14,2	16,2
Tianjin	4,8	5,9	10,2	8,7	8,5	10,8	11,5
Tokyo	3,8	4	4,1	3,8	4,2	4,3	4,6
Shanghai	18	21,7	26,1	28	25	29	31,8
Kaohsiung	11,8	9,7	10,3	8,5	9,7	9,1	9,7

Sources autorités portuaires

La Corée est, depuis la crise de 1997, ouverte aux investissements des grands opérateurs de manutention. Busan possède des terminaux de PSA, HPH et DPW. Le premier est aussi présent à Incheon, le second à Gwangyang. Pour les acteurs, outre les positionnements des armements nationaux, Evergreen est co-actionnaire d'un terminal à Busan et CMA CGM est dans le tour de table du futur BNCT (2012) de Busan New Port avec la banque d'investissements australienne Macquarie.

Après déjà deux sites dédiés aux conteneurs, Busan North (Gamman) et Gamcheon, un nouveau complexe portuaire situé à 25 km à l'Ouest de Busan a été lancé au milieu de la décennie précédente et compte aujourd'hui 5.8 km de quais et 18 postes à quai, cinq autres seront encore construits d'ici 2015. Les autres acteurs de terminaux dans la zone sont DPW, Hanjin, PSA et Hyundai. Un premier distripark est accolé à la zone nord et un second est en cours de développement.

Le transport maritime en Corée

La Corée s'est hissée à un rang économique conséquent équivalent grossièrement à un demi-Japon. Cependant, sa flotte ne représente qu'un quart de celle de son voisin et l'activité est plus internationalisée.

⁴ Le pays compte quatre terminaux GNL, trois appartiennent au réseau de l'entreprise publique Kogas et un au sidérurgiste Posco. Une cinquième unité doit ouvrir en 2013 et une autre est projetée.

⁵ En 2007, le trafic conteneurisé de Busan a été de 243 Mt, dont 82 Mt de textile, 20 Mt de matériels électriques, 17,5 Mt de produits plastiques, 11 Mt de produits métallurgiques, 11 Mt de produits chimiques.

Début 2011, la Corée du Sud était le 12^e pays en termes d'enregistrement de navires (3 000 unités) derrière le Japon et le 7^e pour le contrôle économique de la flotte derrière la Norvège et les États-Unis. La Corée⁶ opère 3,3% de la capacité mondiale⁷. Le niveau de navire sous pavillon national de cette flotte contrôlée est de 58%, soit une proportion similaire à la Chine et bien plus forte que le Japon dont 92% de la flotte contrôlée est en registre extérieur. Les deux pays partagent un très fort pavillonement au Panama.

Le contrôle économique coréen à l'échelle mondiale possède quelques variantes selon les types de navires, plus important pour les méthaniers (5,6%) et les vraquiers (5,5%) que pour les pétroliers (2,3%), les chimiquiers (3,6%) et les porte-conteneurs (2,5%). Les besoins en gaz et l'activité sidérurgique justifient des outils maritimes plus développés.

Alors que le Japon compte trois énormes compagnies situées dans la mouvance des *keiretsu*, le tissu maritime coréen est plus diversifié avec une dizaine de compagnies, quelques-unes généralistes et d'autres plus spécialisées qui en 2009 comme en 2012 peuvent trouver des appuis financiers d'institutions publiques : achat et réaffrètement de navires par Korea Asset Management pour les armateurs en 2009, aide de la banque du commerce extérieur EXIM Korea en 2012.

Dans le segment du conteneur, la Corée compte deux armements évoluant à l'échelle globale. Au printemps 2012, le 9^e acteur mondial en termes de capacité est Hanjin Shipping (1977) dont l'autre fleuron du groupe est Korean Airlines. Hanjin était en 2000 classé 4^e opérateur mondial grâce à son acquisition des compagnies Korean Shipping en 1989 et Senator Line (Allemagne) en 1997.

Hyundai Merchant Marine (1976) se situe elle à la 18^e place. Les petites compagnies du conteneur intra asiatique sont KMTC (25^e), STX Pan Ocean (36^e), Heung-A Shipping (48^e), Sinokor (55^e), Namsung (60^e), CK Line (75^e). Les opérateurs nationaux opèrent environ 40% du marché coréen et leur capacité cumulée de 1 M evp n'est pas éloignée des trois géants japonais (1,2 M). En termes de stratégie internationale, les deux principales compagnies ont chacune rallié l'une des alliances entre armateurs asiatiques⁸. Comme tous les autres armements mondiaux, les deux grands opérateurs coréens possèdent des engagements dans les terminaux depuis les années 90. Hanjin est présent à Kaohsiung avec PSA, à Osaka, Tokyo, Seattle, Oakland et Long Beach. En Europe, Hanjin avec ses alliés est

co-actionnaire au Deurganckdok de PSA sur la rive gauche d'Anvers et de l'Euromax de HPH à Rotterdam. Surtout Hanjin s'est engagée dans le nouveau terminal d'Algésiras (Isla Verde). Au Vietnam le nouveau Tan Cang Cai Mep Container International engage Hanjin avec MOL et Wan Hai. Les engagements extérieurs de Hyundai sont plus limités avec une présence américaine à Long Beach et Tacoma.

Dans les segments des vrac secs (fer, charbon) et liquides (pétrole, gaz, chimie), on relève un certain nombre de compagnies (outre Hanjin, Hyundai, STX Pan Ocean) : SK Shipping (du *chaebol* énergétique SK), Korea Line, KSS Line, Samsun Global, SM Shipping, Polaris Shipping, Ssangyong Shipping, Samho.

Dans le secteur automobile, Hyundai Shipping a abandonné les car carriers en 2002, laissant Hyundai Motor / Kia Motor créer une nouvelle compagnie en joint venture avec l'armement scandinave spécialisé WWL. De son côté, CIDO qui était plutôt orienté sur le frètement de car carriers a décidé d'opérer directement quelques navires.

Hanjin Xiamen à Hambourg



La première construction navale mondiale

Le secteur naval a joué un rôle important dans l'essor industriel du pays. Dans les années quatre-vingt-dix, les chantiers navals sud-coréens ont sensiblement renforcé leur capacité de production, au point de se positionner comme leader mondial en 1998. La crise de l'époque n'a pas modifié la donne, les chantiers navals très endettés, voire pour certains déclarés en faillite, n'ont pas fermé. Leurs dettes ont été prises en charge par l'Etat et les capacités de production n'ont pas été réduites. L'avantage compétitif coréen s'est même accentué avec la dévaluation monétaire. Le dumping et les prix parfois bradés pour augmenter les carnets de commandes ont mené à un conflit commercial avec l'Europe. L'OCDE n'a d'ailleurs pas réussi à mettre de l'ordre dans ce secteur industriel parasité par les aides publiques de bien des pays producteurs.

En l'an 2000, la Corée du Sud a atteint le niveau de livraison du Japon et, jusqu'en 2006, les deux pays ont fait jeu égal. La Corée a profité par la suite de la forte demande mondiale pour distancer le Japon auquel il

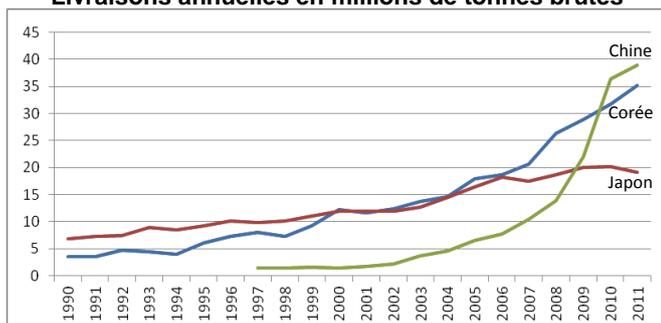
⁶⁶ En termes de société de classification, le Korean Register se situe à la 8^e place mondiale et pour le marché de l'assurance la Corée est classée 11^e avec plus d'assurances de corps que de marchandises.

⁷ L'importance de la flotte coréenne et du commerce maritime pour le pays explique la mobilisation coréenne dans la lutte contre la piraterie en intégrant la "task force 151" organisée par les Américains avec en général un destroyer mobilisé.

⁸ Hyundai est associée à APL-NOL et MOL dans New World Alliance, Hanjin à Yang Ming, Cosco et K Line dans CKYH.

reste tout de même les commandes domestiques⁹. Cependant, la Chine s'est placée sur ce segment économique accumulant les commandes dans ses chantiers existants ou futurs (greenfield). Depuis 2010, la Chine est devenue le premier pays en termes de livraisons de navires alors que la Corée montre une progression constante et une valeur livrée de 51,2 M US\$ supérieure à celle de la Chine de 42,8 M US\$. Les nouvelles commandes de 2011 comme du début 2012 ont enfin été bien meilleures en Corée qu'en Chine.

Livraisons annuelles en millions de tonnes brutes



Sources ISL

La Corée est mieux positionnée dans certains types de navires avec presque les deux tiers de la construction mondiale des méthaniers et les trois quarts des porte-conteneurs dont tous les plus grands¹⁰. Dans le segment des vraquiers, la proportion est de 11% et les pétroliers sont montés à 63% en 2011. Les porte-conteneurs constituent un tiers des navires construits devant les pétroliers et les méthaniers.

Parts de marché des livraisons de PC en 2010 (% evp)

Samsung	27,8%	Daewoo	13,5%
Hyundai HI	16%	STX Shipbuilding	5,2%
Hyundai Samho	14,7%	Reste du monde	22,8%

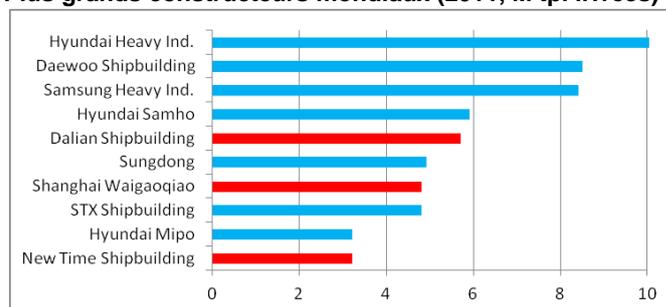
Sources Clarkson Research Services

Absent du segment des paquebots, les Coréens (Daewoo, Samsung) livrent régulièrement des ferrys et rouliers mixtes à des clients européens (Norfolkline, Minoan, Moby Stena, Blue Star Ferries) et en 2012 à la Cotunav tunisienne. Enfin, l'industrie coréenne est très présente dans l'offshore avec des navires de forage, des plateformes semi-submersibles et immergées, des unités flottantes de production pour le pétrole (FPSO) ou de liquéfaction du gaz (FLNG).

La Corée du Sud dispose d'un secteur très concentré de treize constructeurs (120 000 salariés) dont cinq d'entre eux détiennent l'essentiel des commandes. Hyundai

Heavy Industries, le leader national et mondial est localisé à Ulsan comme une autre entité du groupe, Hyundai Mipo Dockyard, alors que Hyundai Samho Shipyards est à Mikpo. L'île de Geju accueille deux grands concurrents, Daewoo Shipbuilding & Machinery Engineering (DSME) et Samsung Heavy Industries (SHI). STX Offshore & Shipbuilding est localisé dans deux villes du Sud-Est, Busan et Jinjae. Au-delà, c'est une demi-douzaine de chantiers parfois étalés sur plusieurs sites tous au Sud du pays qui se partage ce pilier de l'économie nationale qu'est la construction navale. La CNUCED a évalué la valorisation des exportations de la construction navale en 2010 à 47.2 Mds US\$ contre 9.7 Mds en 2000.

Plus grands constructeurs mondiaux (2011, M tpl livrées)



Sources Clarkson Research Services

Les chantiers sud-coréens ont fait passer leur capacité de 10,5 M à 17,5 M de tonnes brutes compensées (tbc) entre 2006 et 2010 alors que la Chine atteignait très rapidement 19 M tbc. L'absence de terrains et le prix du foncier ont incité les chantiers à se tourner vers la rationalisation et la productivité. Le recours à la sous-traitance internationale (notamment pour les blocs de tôlerie) est aussi une alternative utilisée.

Des carnets de commandes bien remplis ne suffisent pas à garantir la bonne santé des chantiers sud-coréens qui, malgré leur capacité d'adaptation et leur forte technicité affrontent une redoutable concurrence chinoise dans un climat de crise. Ces renchérissements pèsent sur la compétitivité, d'où la même tendance à chercher en Chine (STX, Daewoo, Samsung), au Vietnam (Hyundai, STX), aux Philippines (Hanjin) et en Roumanie (Daewoo) des avantages compétitifs de main d'œuvre (disponibilité et coût). L'implantation au Brésil de STX et Hyundai permet de participer au formidable marché parapétrolier du pays alors que STX a profité de la vente d'Aker Yards pour faire entrer dans son groupe les chantiers de construction spécialisés français, et finlandais (navires à passagers, offshore).

Paul TOURET

⁹ Le niveau de commande domestique était en 2011 de 43% au Japon, 24% en Chine et seulement 6% en Corée. Les premiers pays de commandes en Corée sont la Grèce (20%), l'Allemagne (10%) et le Danemark (7%).

¹⁰ En août 2011, 52% du carnet de commandes étaient des PC, 20% des méthaniers, 17% des navires offshore, 7% des pétroliers et 5% des vraquiers.