

« TRANSPORT MARITIME EN MEDITERRANEE : Faut-il avoir peur de la concurrence ? »



Table ronde de l'exposition « L'économie : krach, boom, mue? »

Animée par Jean-Jacques Cambounet (Cité de l'Economie et de la Monnaie – Banque de France)

Frédéric CARLUER



igen
Inspection générale
de l'Éducation nationale

Marseille, le 9 avril 2015

- Pourquoi est-ce si important d'étudier le secteur des transports?
- Pourquoi le transport maritime est-il le premier révélateur de la dynamique de l'économie mondiale?

1 – Historiquement, la dominance des mers → hégémonie économique mondiale

2 – « Commerce au loin » = assurance de doper et de diversifier son économie (export/import)

3 – Ports = portes d'entrée/sortie (corridors), plaques tournantes (hubs) adossées à 1 métropole

4 – Système productif impacté dans sa globalité : Agro-industrie (vracs solides et liquides), Infrastructures (investissements publics, PPP), Economie des services (assurance, finance...)

5 – Performances des acteurs : productivité, coût, fluidité de la supply chain, satisfaction client...

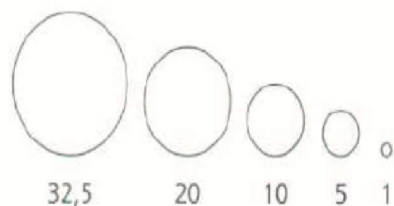
→ Cœur et nerfs de la « guerre » économique (concurrence)

Hiérarchie portuaire mondiale

- 7 ports chinois dans les dix premiers (EVP)
- Top ten 100% asiatique
- > 200 M de conteneurs
- =les 90 autres du top 100
- +25% en 3 ans pour « second movers» chinois
- Shanghai = 3 Rotterdam(s)
- ➔ **Basculement du monde**

Les 100 premiers ports de marchandises dans le monde (2013)

Trafic des conteneurs
(en millions d'EVP *)

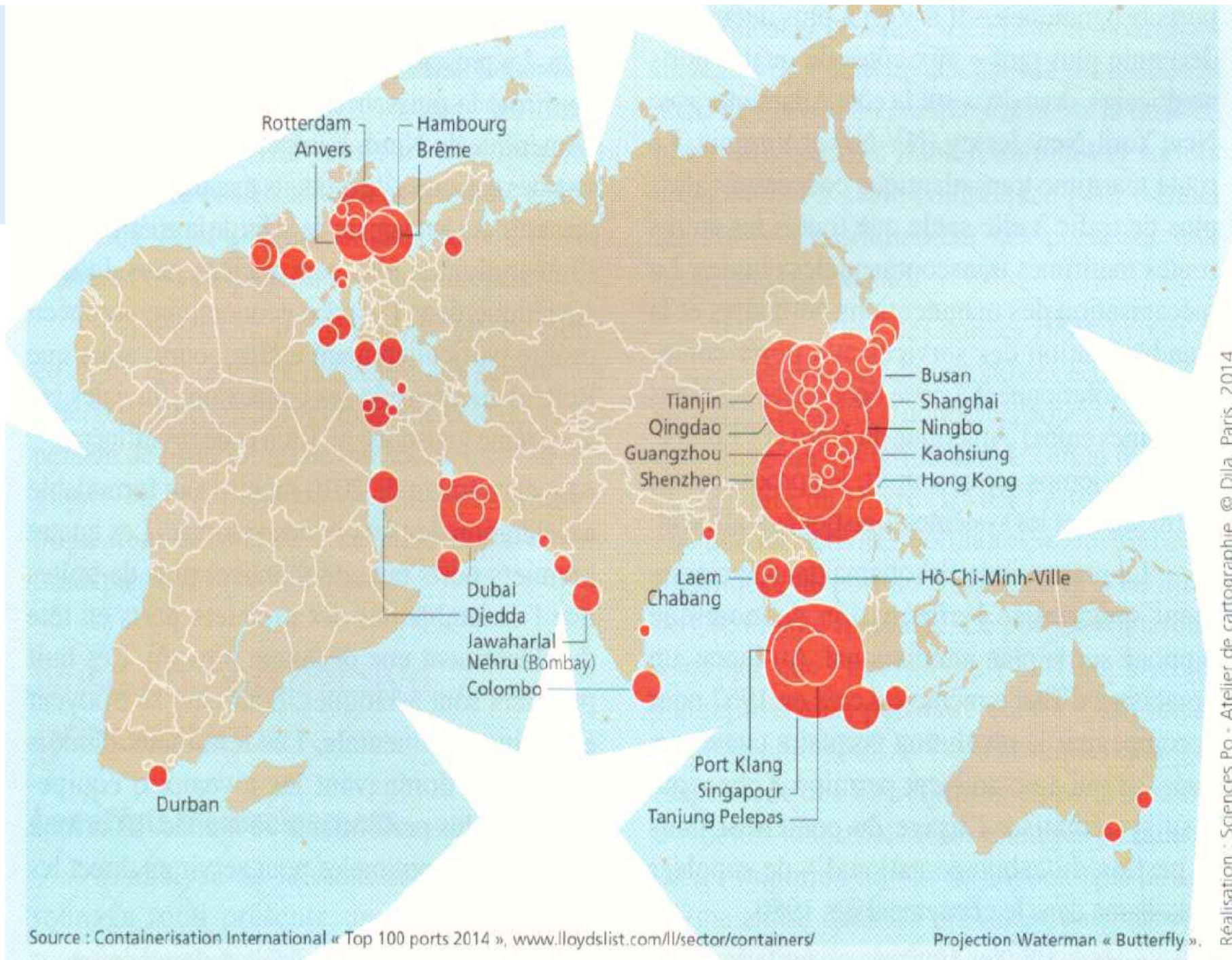


Les 15 premiers ports (en millions d'EVP *)

1.	Shanghai	(Chine)	33,6
2.	Singapour	(Singapour)	32,2
3.	Shenzhen	(Chine)	23,3
4.	Hong Kong	(Chine)	22,4
5.	Busan	(Corée du Sud)	17,7
6.	Ningbo	(Chine)	17,4
7.	Qingdao	(Chine)	15,5
8.	Guangzhou	(Chine)	15,3
9.	Dubai	(EAU)	13,6
10.	Tianjin	(Chine)	13,0
11.	Rotterdam	(Pays-Bas)	11,6
12.	Dalian	(Chine)	10,9
13.	Port Klang	(Malaisie)	10,4
14.	Kaohsiung	(Taiwan)	9,9
15.	Hambourg	(Allemagne)	9,3

* Équivalent vingt pieds.





Rotterdam
Anvers

Hambourg
Brême

Tianjin
Qingdao
Guangzhou
Shenzhen

Busan
Shanghai
Ningbo
Kaohsiung
Hong Kong

Dubai
Djedda
Jawaharlal
Nehru (Bombay)
Colombo

Laem
Chabang

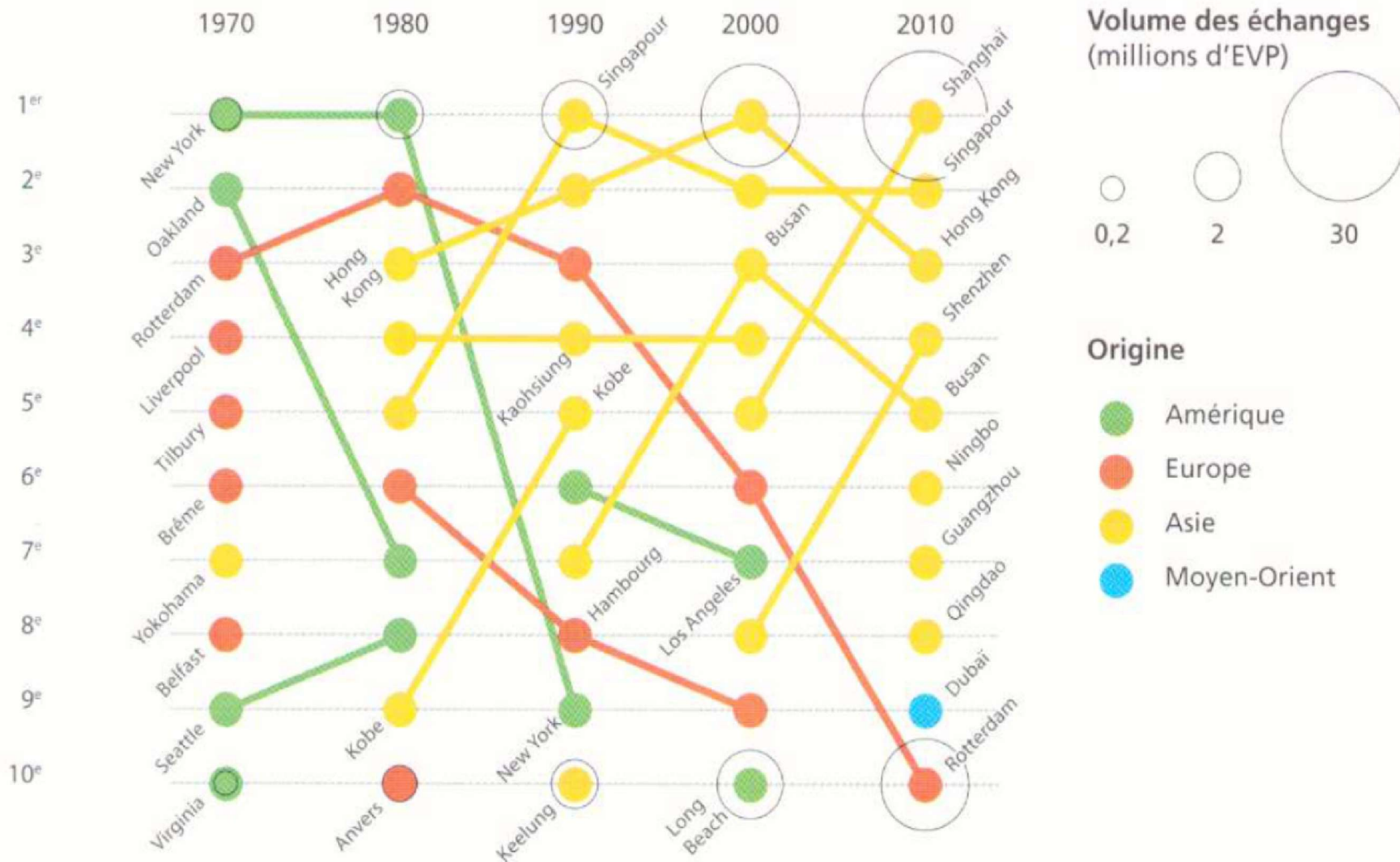
Hô-Chi-Minh-Ville

Port Klang
Singapour
Tanjung Pelepas

Durban

Réalisation : Sciences Po - Atelier de cartographie. © Dila, Paris, 2014

Les dix premiers ports à conteneurs du monde (entre 1970 et 2010)



Source : compilation Yann Alix, d'après Fondation Sefacil, 2014

Réalisation : Sciences Po - Atelier de cartographie. © Dila, Paris, 2014

Marseille : Hub méditerranéen ?



1 – Taille critique ? - Pas dans le Top 100 en EVP avec 0,9 M

12^{ème} : Algésiras, Valence, Pirée, Gioia Tauro, Tanger Med, Gênes, Barcelone, Alexandrie, Mersin, Haifa et La Spézia

+ 47^{ème} avec 85 M tonnes : 1^{er} méditerranéen devant Valence, Algésiras, Izmit, Gênes, Trieste, Barcelone

2 – Position géographique (++) et bassin desservi (+) : corridor rhodanien, dynamique régionale

3 – Importance et diversité des acteurs (++) : armateurs, industriels, décideurs publics (« coopération »)

4 – Performances portuaires (+) : Productivité, coût, fiabilité, qualité RH = compétitivité prix et hors-prix

5 – Hub multimodal (+) : Infrastructures Mer-terre-fer-air-fluvial et équipements ad hoc

6 – Attractivité intrinsèque

→ **ATOUS** considérables

mais **INCERTITUDES**





2010-2030 : Une méditerranée regorgeant de trésors culturels, de potentiels économiques et de dynamisme démographique... mais chahutée!