



**LE SPECTACULAIRE ESSOR DES PORTS
CHINOIS SUR LA SCENE CONTENEURISEE
MONDIALE DANS LE CONTEXTE MONDIAL ET
REGIONAL**



Par J.Charlier

Le principal intérêt de cette conférence a été de rappeler quelques classements de ports mondiaux, leurs évolutions récentes et de préciser des sites internet utiles :

www.isemar.asso.fr

www.alphaliner.com/top100

Introduction

Les premiers conteneurs datent de 1956 aux Etats-Unis avec la Sea-Land, un transporteur routier qui a mis ses semi-remorques sur un bateau, puis qui les a rigidifiés. C'est la naissance du conteneur multimodal.

Aujourd'hui on observe une course aux économies d'échelle : les bateaux sont de plus en plus gros, les compagnies de moins en moins nombreuses possèdent de plus en plus de navires.

La Maersk Line possède aujourd'hui des navires transportant 18400 EVP, soit plus de 165 000 tonnes de marchandises, ce sont les navires les plus gros (400m de long et 59 m de large) mais ils voyagent souvent à moitié vides.

Les grands acteurs sont :(source : www.alphaliner.com)

1^{ère} position : Maersk (Danemark) qui représente 15 % du transport de conteneur mondial

2^{ème} place : MSC (Italo-suisse) : 13,5 %

3^{ème} place : CMA-CGM : 8.5%

4^{ème} place : Evergreen Taiwan avec 4,7%

1. L'évolution des trafics mondiaux. (hors Asie)

- On constate une évolution : en 1992, les principaux conteneurisés étaient des ports occidentaux : Etats-Unis, Europe puis les Dragons. La Chine n'était pas présente, le port de Shanghai était le seul port avec moins de 1 million d'EVP et il ne disposait pas d'un accès direct.
- Le classement des ports a beaucoup évolué entre 1992 et 2012 :

	1992	2012
1 ^{er}	Hong Kong	Shanghai
2 ^{ème}	Singapour	Singapour

3 ^{ème}	Rotterdam	Hong Kong
4 ^{ème}	San Pedro Bay : bipole Los Angeles-long Beach	Shenzhen : port low-cost

- La conteneurisation en Europe a commencé dans la Northern Range.
- 2008 représente l'apogée des ports de conteneurs, puis il y a eu une stagnation du trafic mondial (sauf en Asie)

2. L'évolution des trafics asiatiques (hors Chine)

- Au Japon et en Corée du Sud, les ports sont aujourd'hui matures et le port de Busan (Corée du Sud) est saturé.
- En Asie du Sud-Est : Singapour développe un nouveau port à conteneurs pour reprendre sa 1^{ère} place.
- Au Moyen-Orient : développement de ports sur les côtes de l'Océan Indien. Le nouveau port d'Abu Dhabi (Port Khalifa) est prévu pour 25 millions d'EVP, soit la capacité de celui de Singapour.

3. L'évolution des trafics de la « Grande Chine ».

On constate un dynamisme des ports du Nord de la Chine avec la proximité de Pékin, des zones de vieilles industries et la proximité de la Corée du Sud qui délocalise.

Aujourd'hui les ports du Delta de la Rivière des perles sont saturés.

Le port de Shanghai est le plus grand port du monde mais il y a 2 sites différents ! Le port de Yangshan est réservé aux armateurs étrangers. Il est situé sur une île à 32 km du centre de Shanghai et relié au continent par un pont, les marchandises sont déchargées des bateaux et ensuite transportées par camions. Le 2^{ème} site est aujourd'hui celui de Ningbo au sud de Shanghai.

- ➔ Le plus grand pôle de conteneurs du monde est donc en fait le pôle Hong Kong-Shenzhen (le port de Shenzhen a absorbé le port de Hong Kong qui est saturé) avec 46 millions d'EVP. C'est aussi un grand pôle d'avion cargo.
- ➔ En 20 ans, la part du continent chinois dans le trafic conteneurisé est passée de 3 % à 30% du trafic conteneurisé mondial.