

GEO 1
cours-croquis 1 :

MARITIMISATION ET MONDIALISATION
DE L'ÉCONOMIE

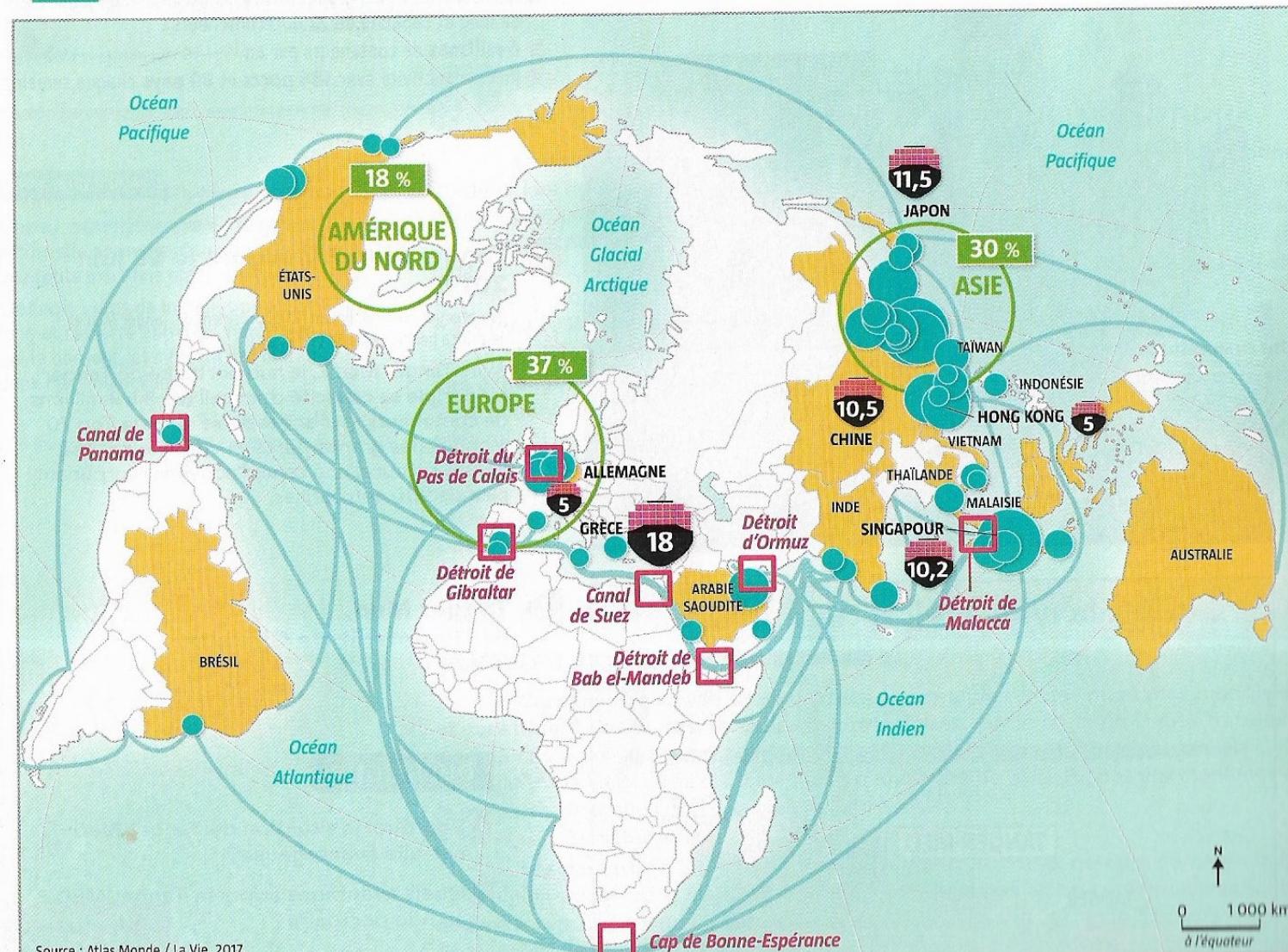
=> En quoi la maritimisation de l'économie a-t-elle favorisé la mondialisation ?

A – Les solutions maritimes pour développer l'économie

-  principaux exportateurs et importateurs de marchandises conteneurisées
-  principaux ports à conteneurs

1

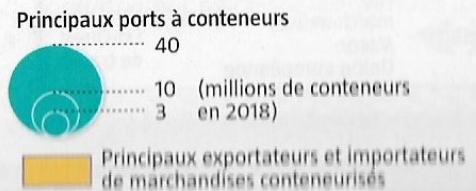
Le transport maritime véhicule la mondialisation



1. Une maritimisation de l'économie mondiale ...

- Principaux pôles de commerce (en % du commerce mondial)
- Principales routes maritimes
- Passages stratégiques

2. ... au profit de l'Asie



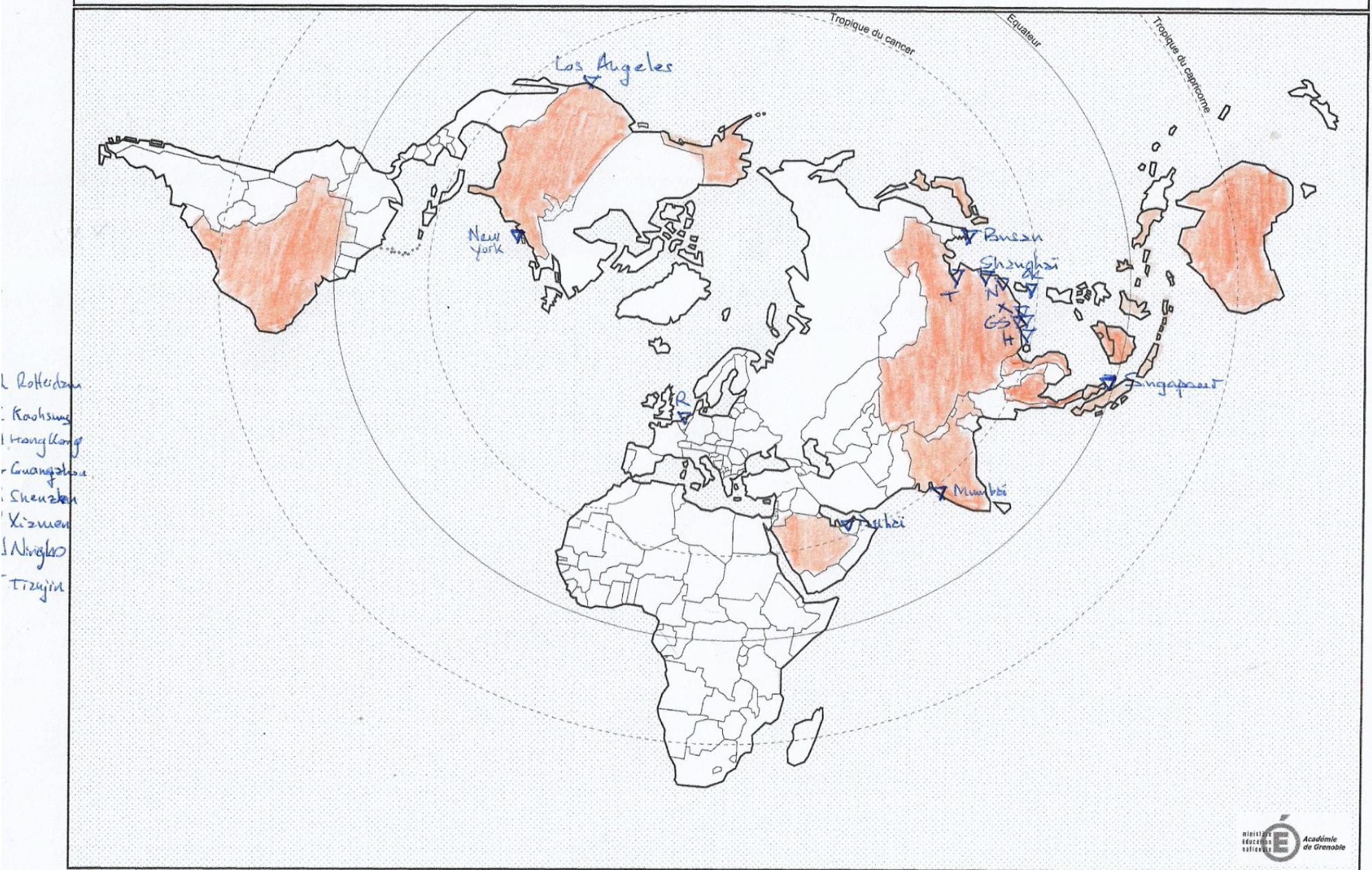
Les 6 premiers pays contrôlant la flotte de marchandises (en 2018)

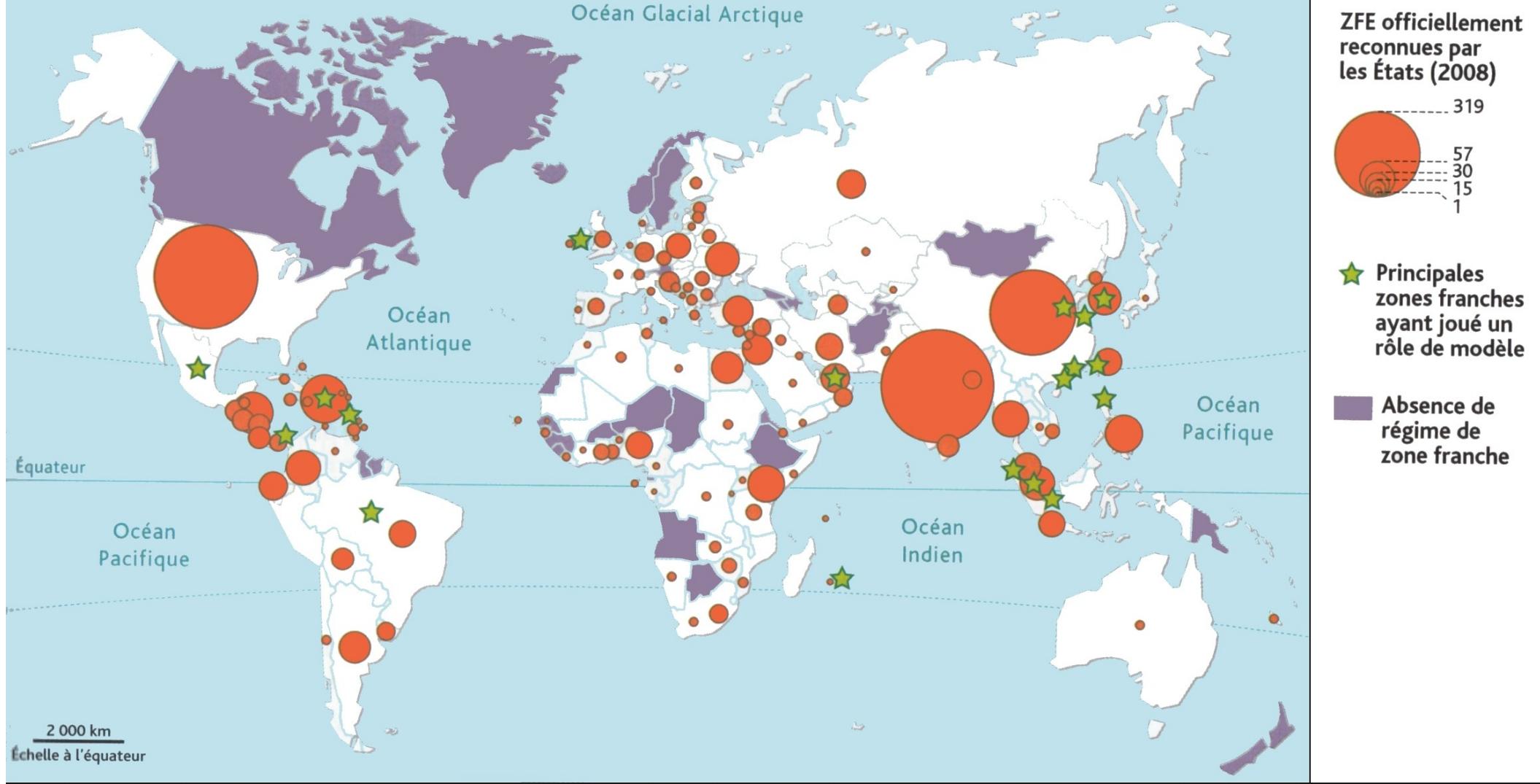
10,2 (en % du tonnage mondial)

MERS ET OCÉANS :
VECTEURS ESSENTIELS
DE LA MONDIALISATION



Titre :





Les zones franches dans le monde

La première zone franche est ouverte en Irlande en 1959.

En 2008, elles sont 3 500, réparties dans 130 pays, et occupent 66 millions de salariés, dont 60 % en Chine.

=> 3 premiers pays accueillant des zones franches

A – Les solutions maritimes pour développer l'économie

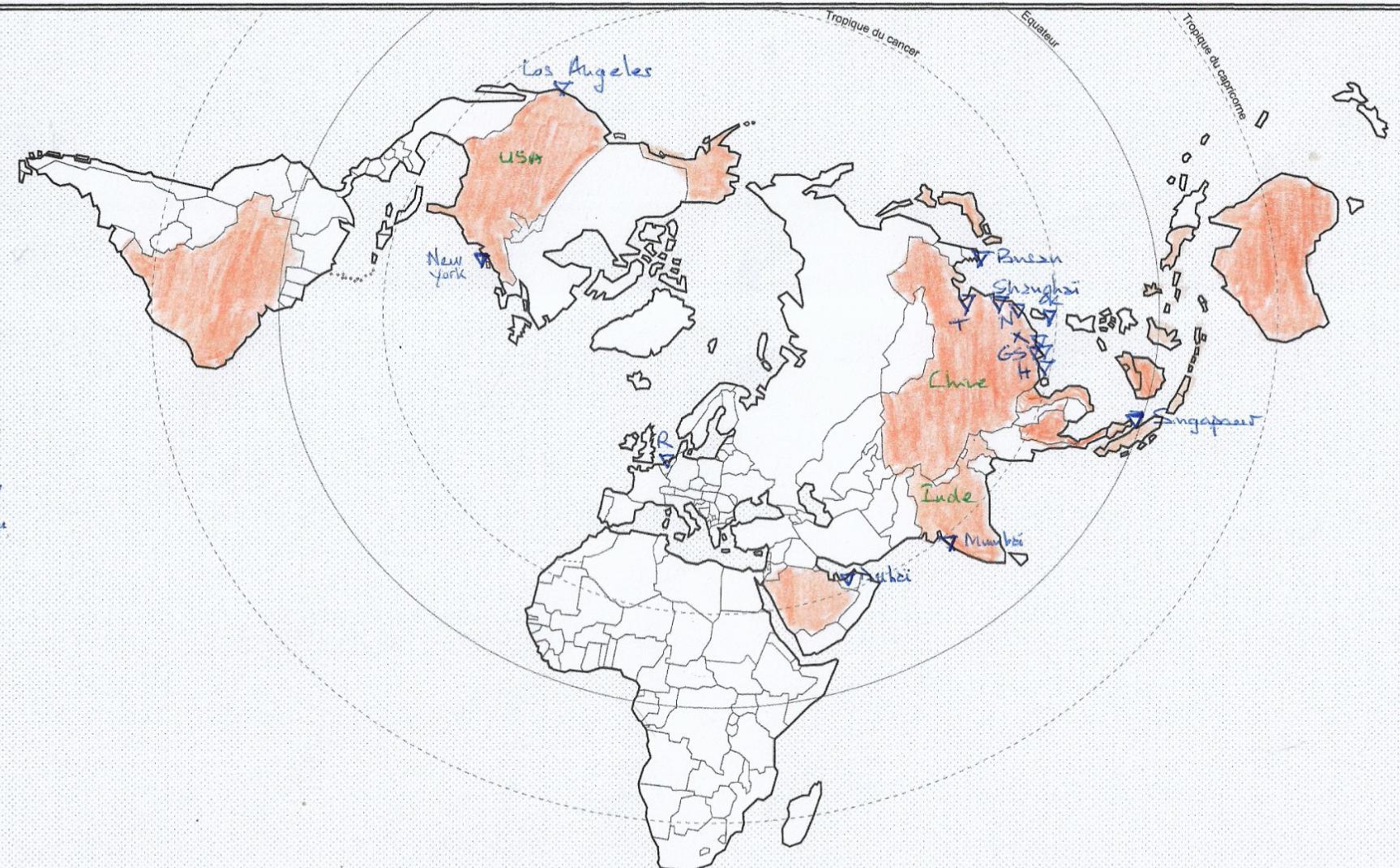
 principaux exportateurs et importateurs de marchandises conteneurisées



principaux ports à conteneurs

Chine Trois pays abritant le plus de zones franches

Titre :

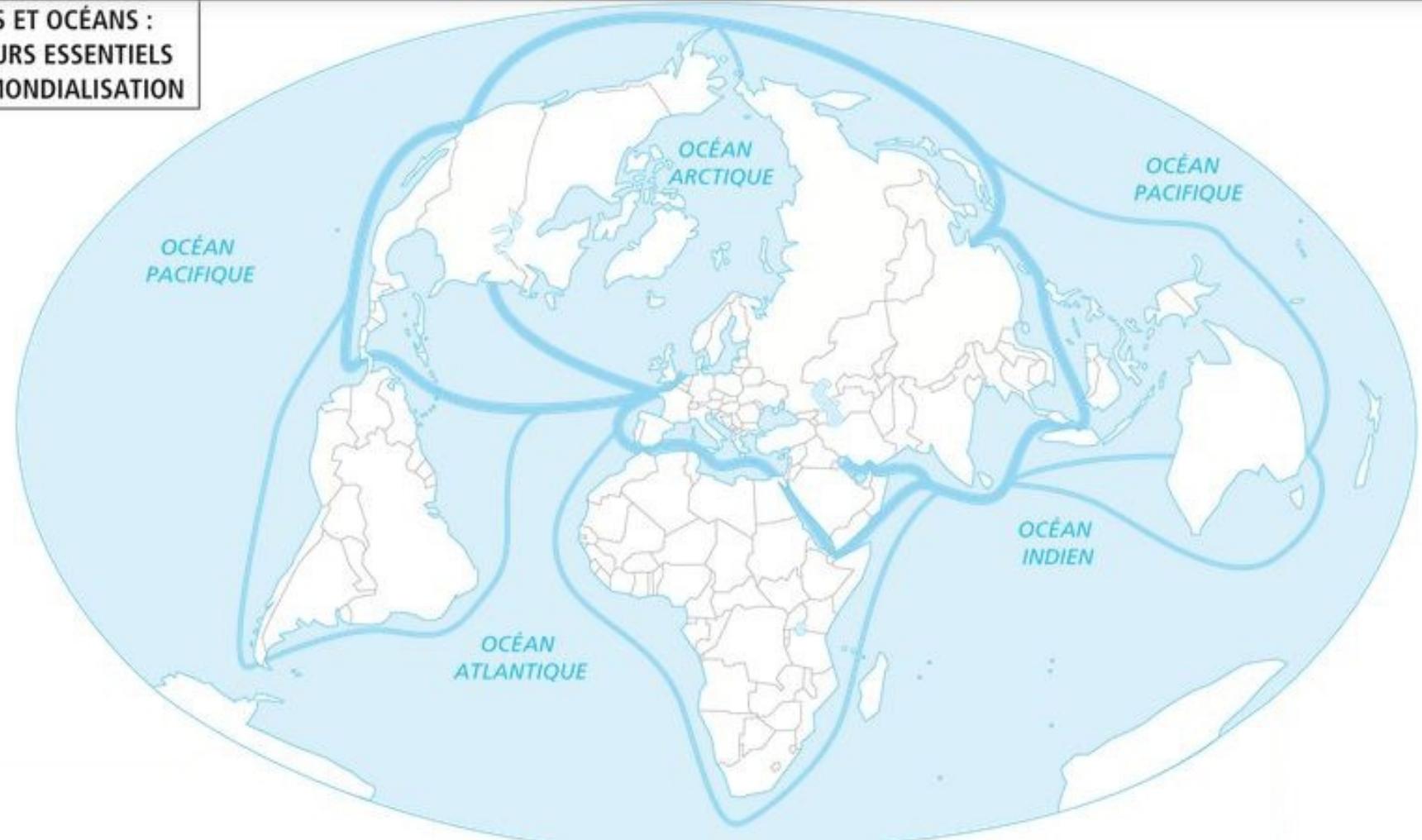


MERS ET OCÉANS :
VECTEURS ESSENTIELS
DE LA MONDIALISATION



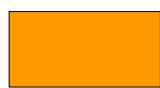
=> principales routes

MERS ET OCÉANS :
VECTEURS ESSENTIELS
DE LA MONDIALISATION



=> principales routes
=> routes importantes

A – Les solutions maritimes pour développer l'économie

 principaux exportateurs et importateurs de marchandises conteneurisées



principaux ports à conteneurs

 Chine

Trois pays abritant le plus de zones franches

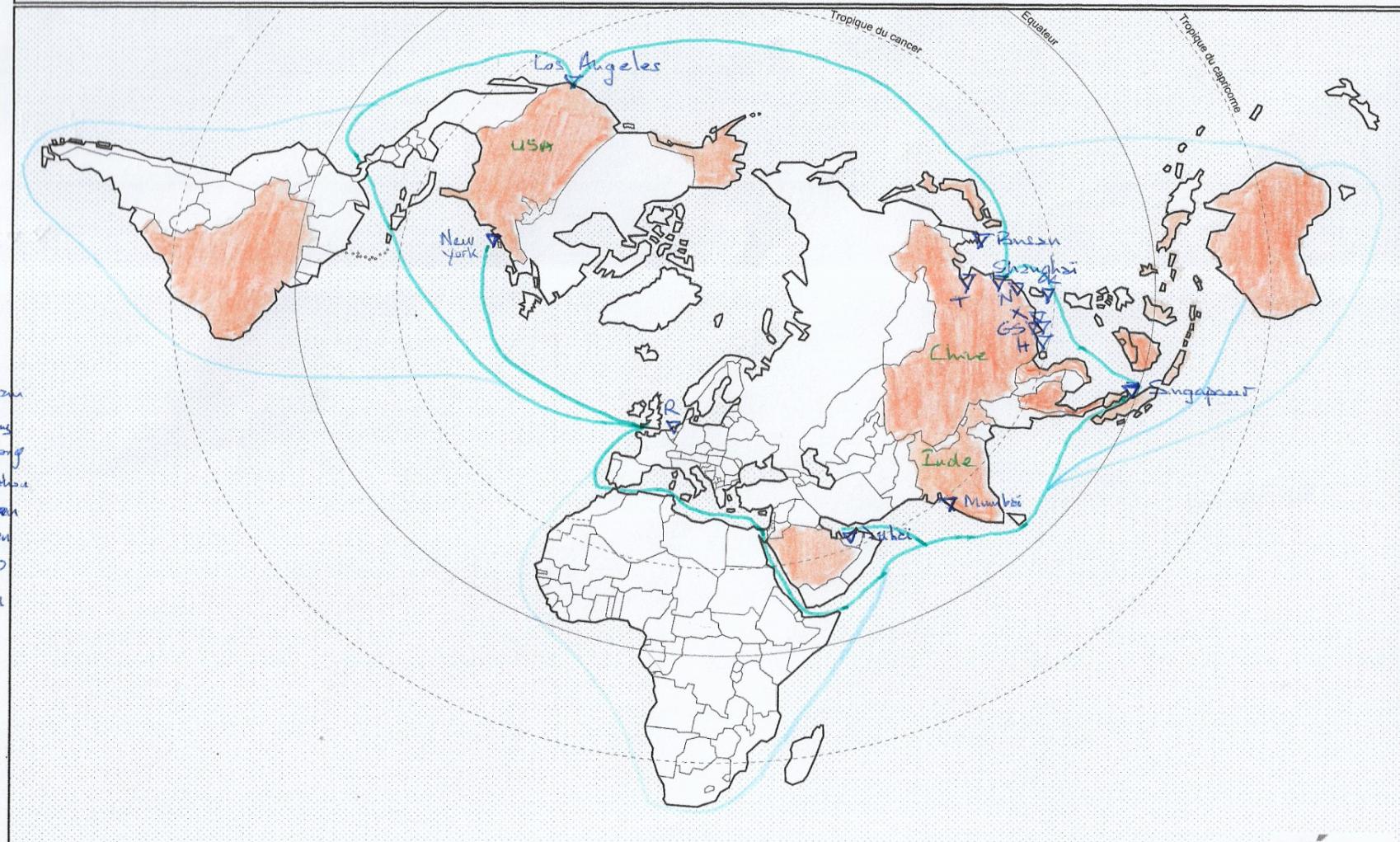


Principales routes maritimes



Routes secondaires

Titre :



B – Dans la mondialisation, certains espaces acquièrent une importance stratégique.



=> passages stratégiques

MERS ET OCÉANS :
VECTEURS ESSENTIELS
DE LA MONDIALISATION



=> façades maritimes

B – Dans la mondialisation, certains espaces acquièrent une importance stratégique.

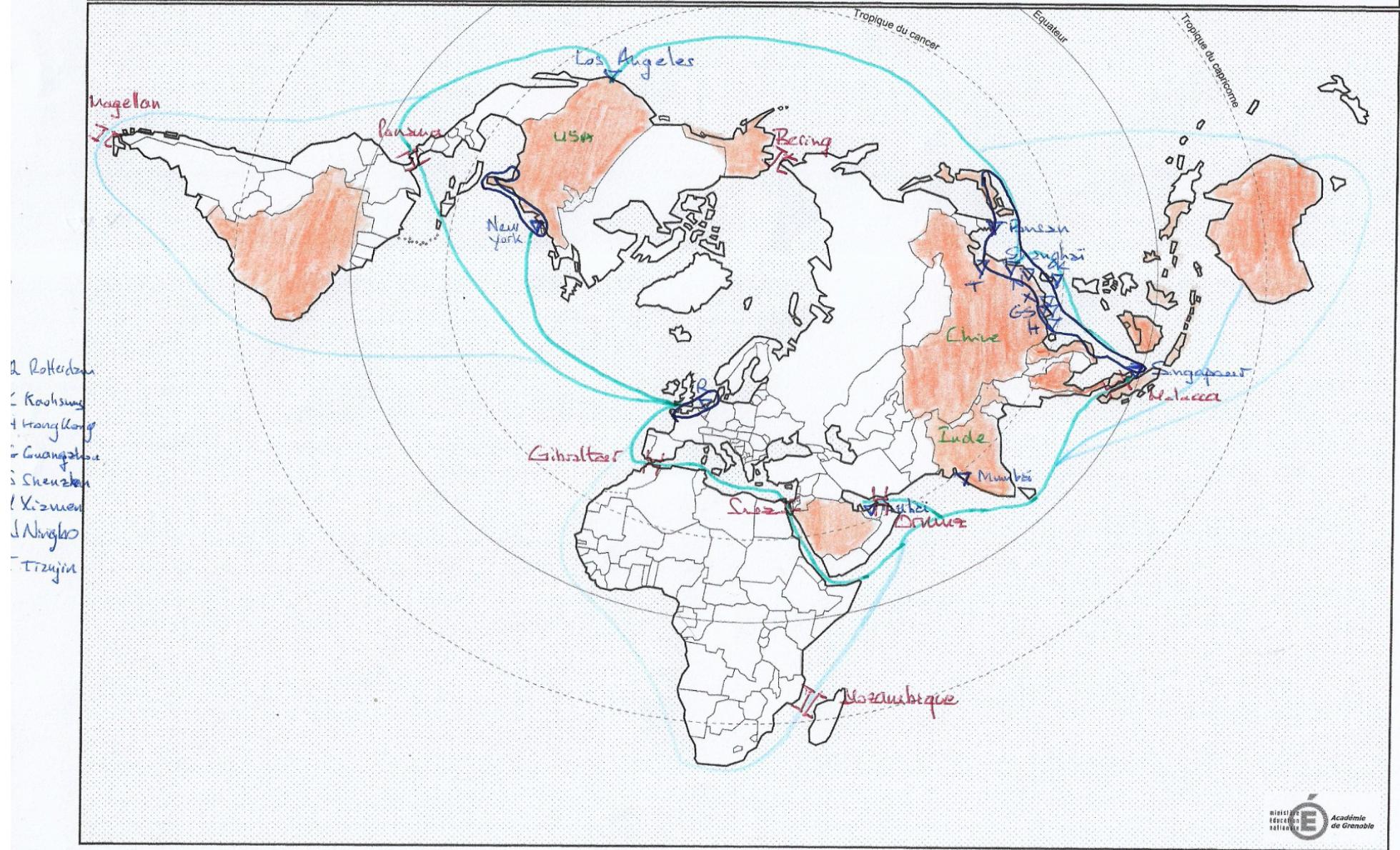


Passages maritimes, détroits et canaux interocéaniques



Façades maritimes

Titre :

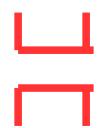


MERS ET OCÉANS :
VECTEURS ESSENTIELS
DE LA MONDIALISATION



=> routes de l'Arctique

B – Dans la mondialisation, certains espaces acquièrent une importance stratégique.



Passages maritimes, détroits et canaux interocéaniques

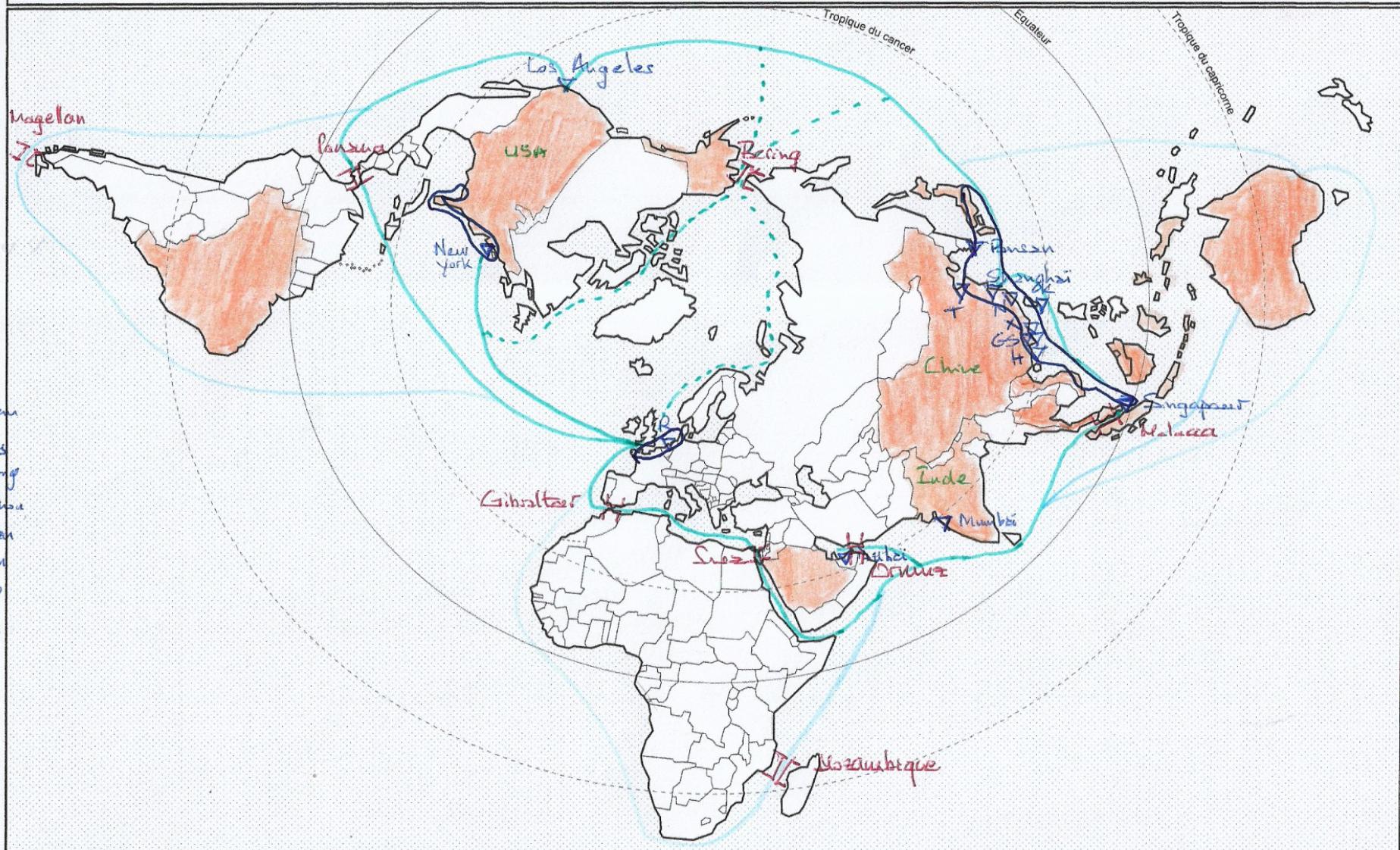


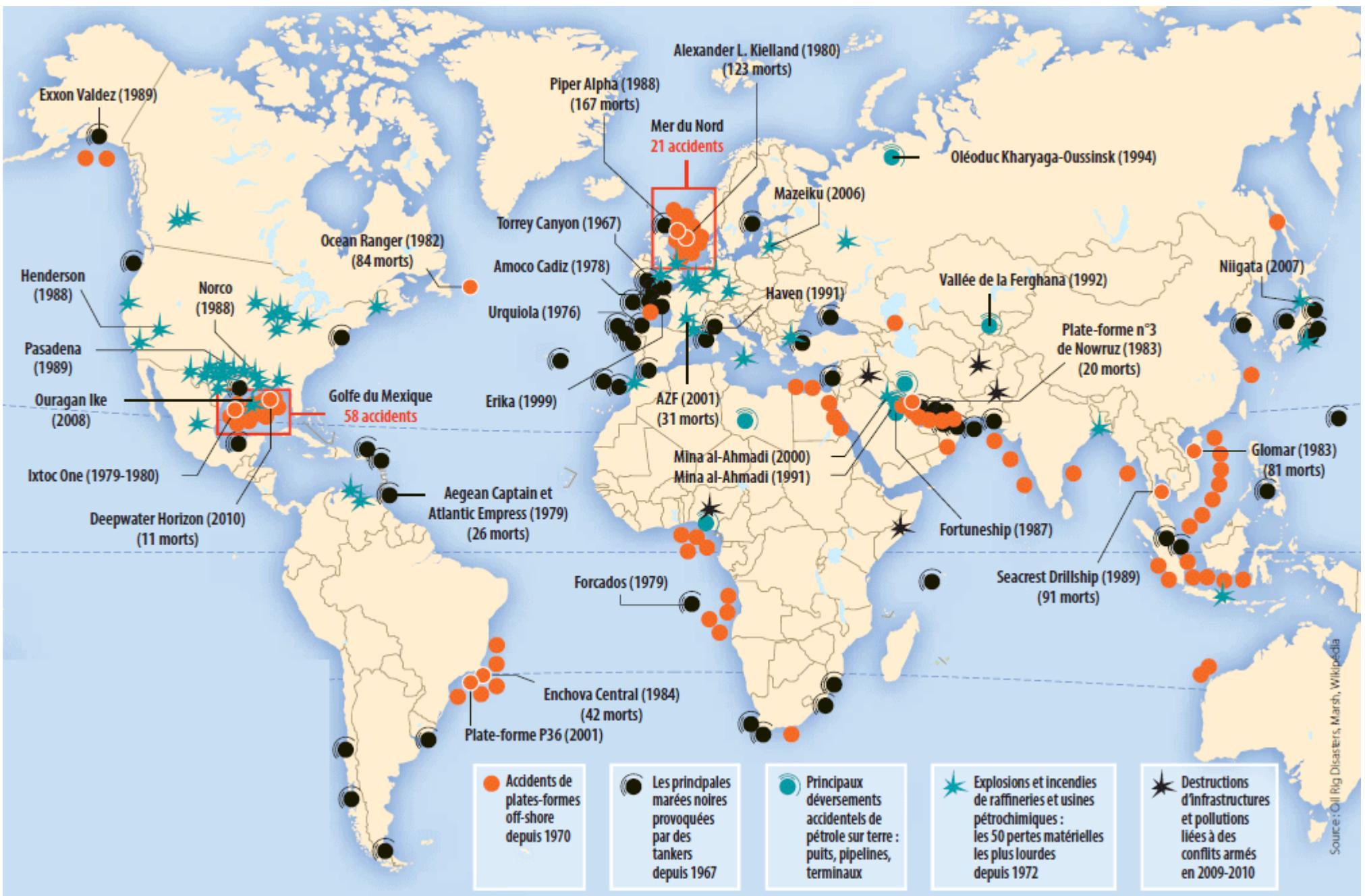
Façades maritimes



Routes de l'Arctique

Titre :

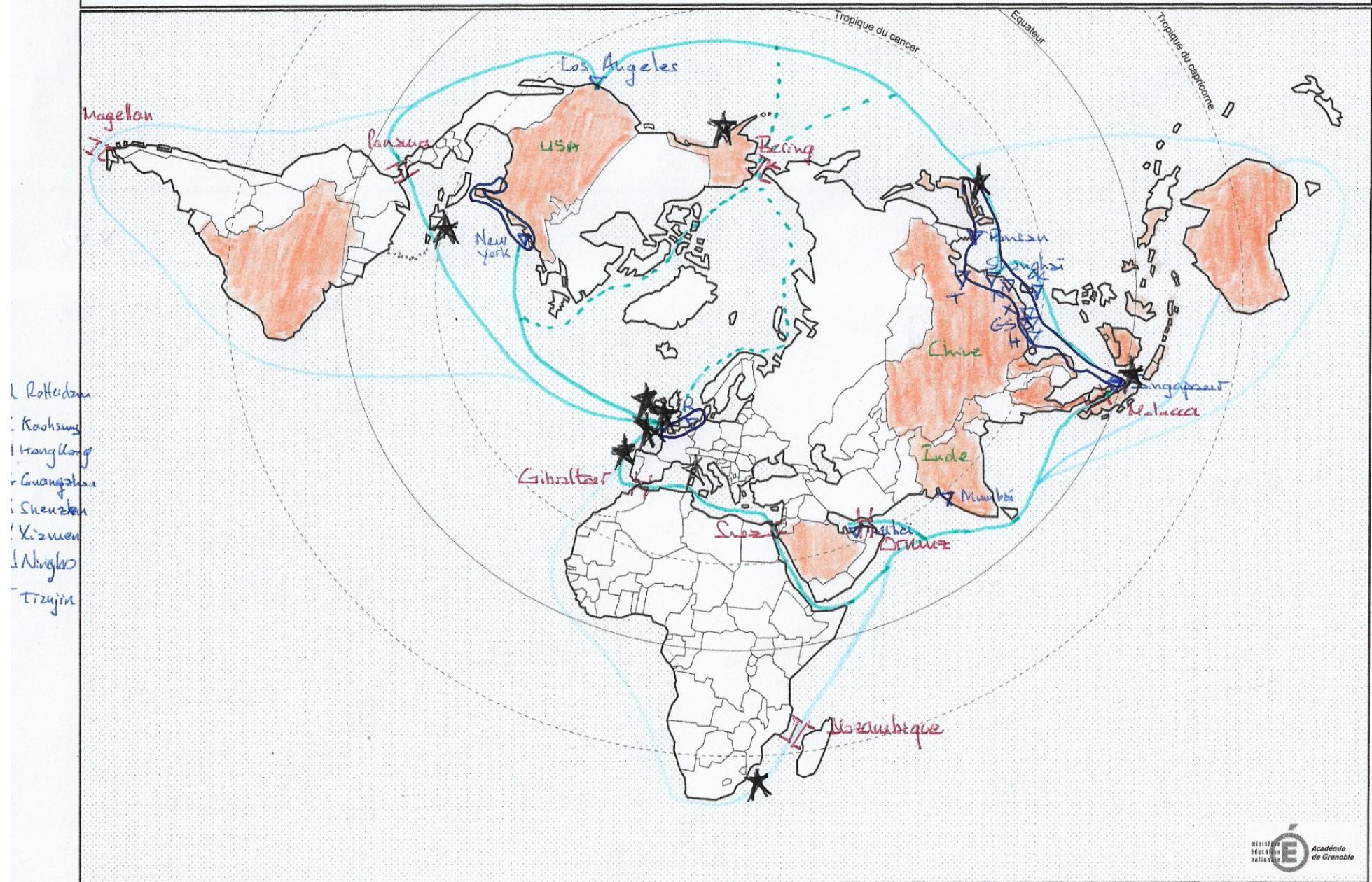


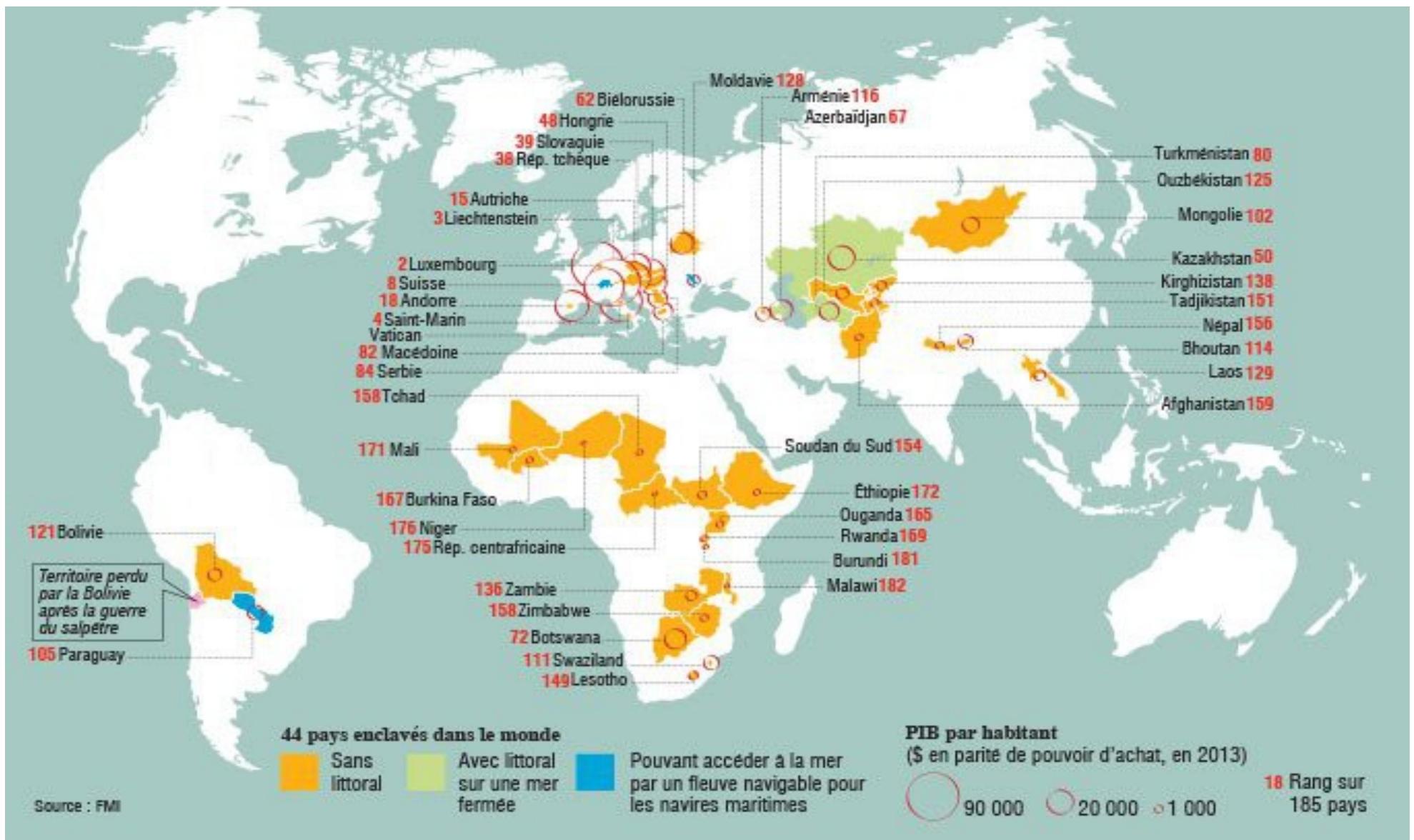


B – Dans la mondialisation, certains espaces acquièrent une importance stratégique.

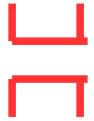
- Passages maritimes, détroits et canaux interocéaniques
- Façades maritimes
- Routes de l'Arctique
- ★ Grandes marées noires depuis les années 1960

Titre :

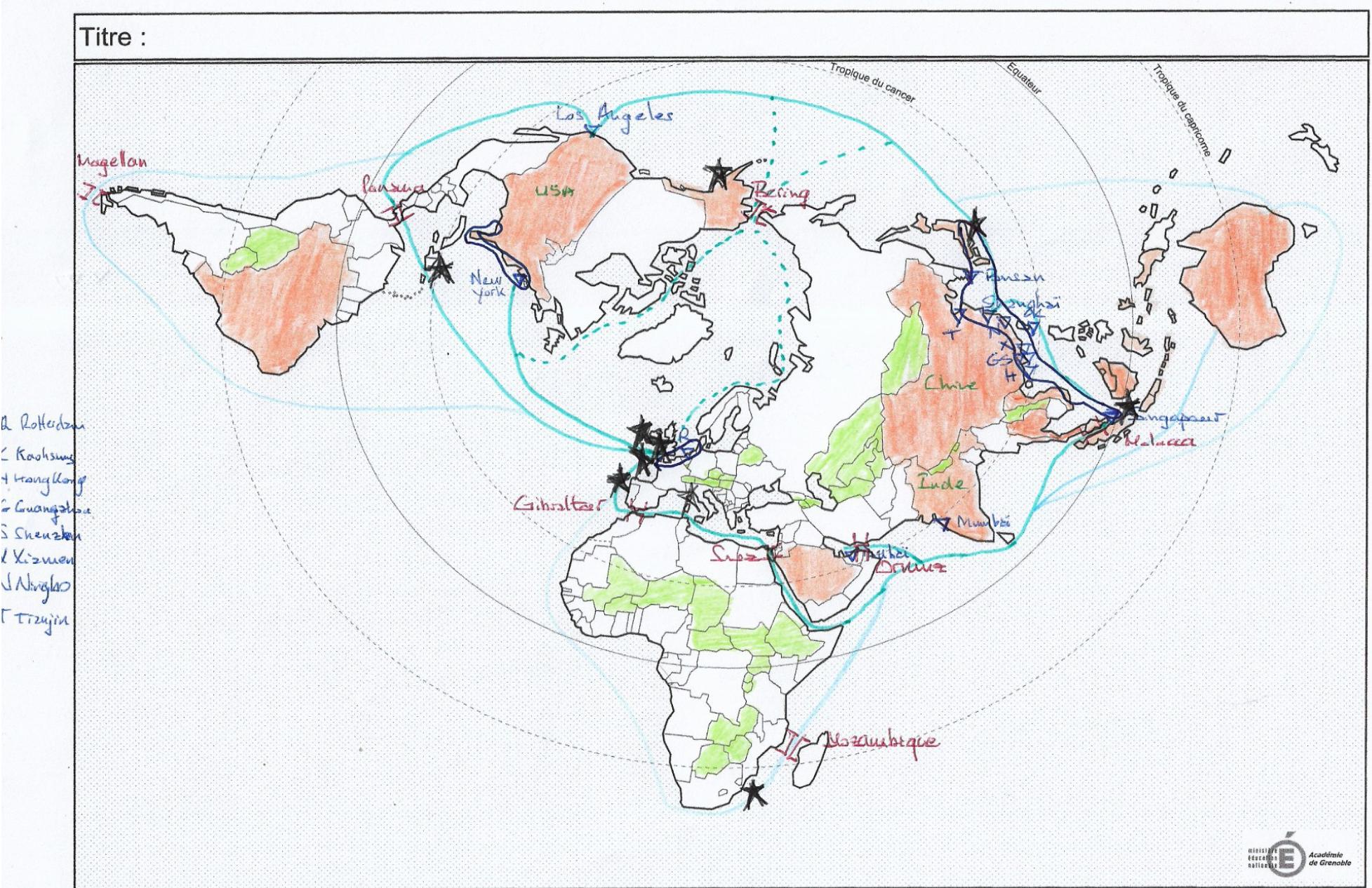




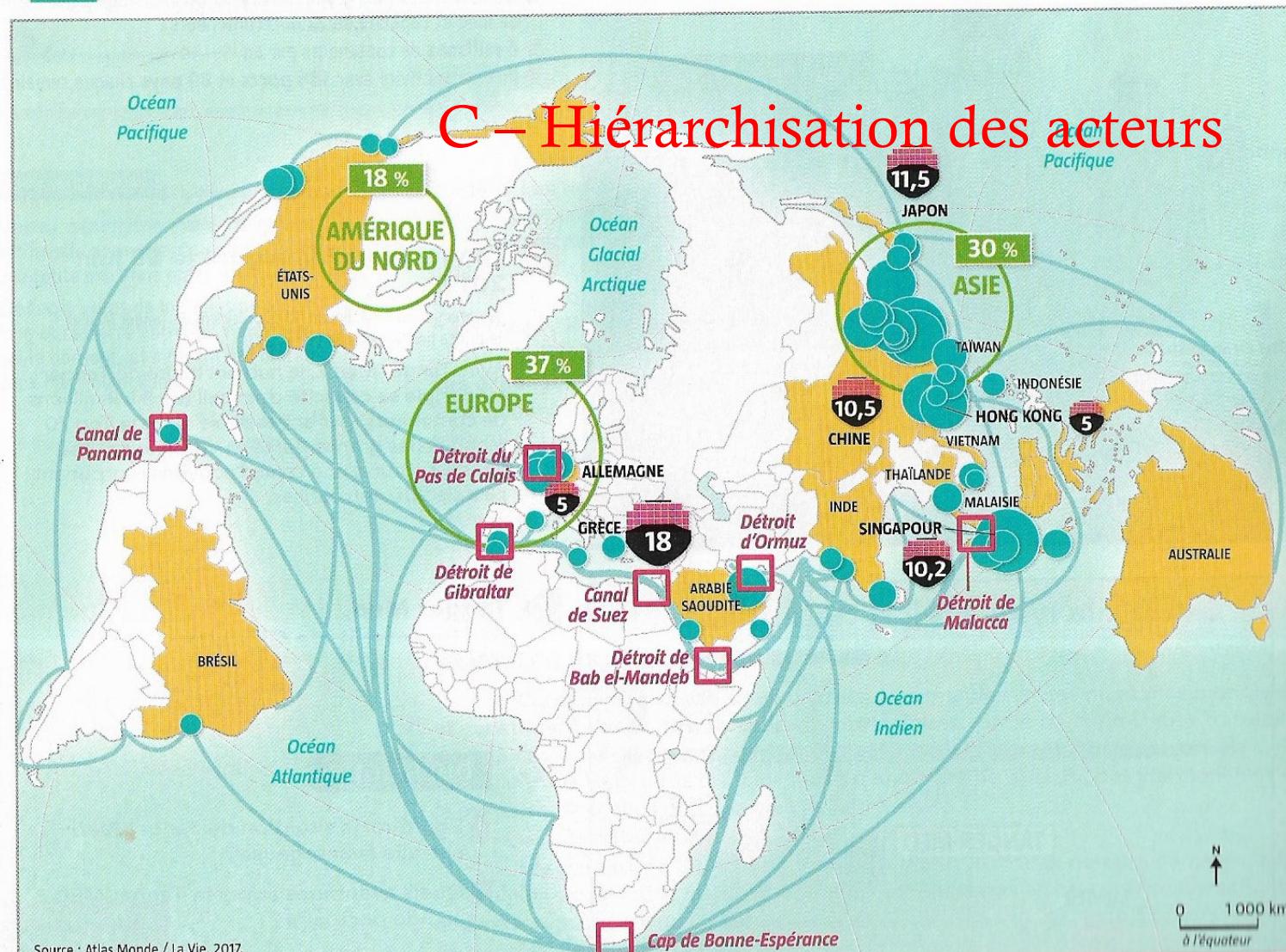
B – Dans la mondialisation, certains espaces acquièrent une importance stratégique.

-  Passages maritimes, détroits et canaux interocéaniques
-  Façades maritimes
-  Routes de l'Arctique
-  Grandes marées noires depuis les années 1960
-  Pays enclavés, sans accès à la mer

Titre :



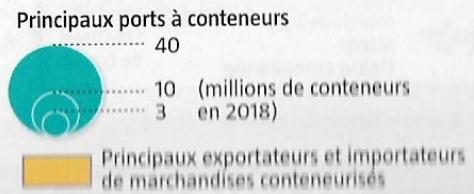
C – Hiérarchisation des acteurs



1. Une maritimisation de l'économie mondiale ...

- Principaux pôles de commerce (en % du commerce mondial)
- Principales routes maritimes
- Passages stratégiques

2. ... au profit de l'Asie



Les 6 premiers pays contrôlant la flotte de marchandises (en 2018)

10,2 (en % du tonnage mondial)

Quatre pays possédant les flottes les plus importantes au 1^{er} janvier 2013 Part du tonnage mondial¹

Pays	En pourcentage
Grèce	15,2
Japon	13,9
Chine	11,8
Allemagne	7,8
Total	48,7

1. Tonnage de port en lourd indiquant la capacité totale en charge du navire

Source : CNUCED, Études sur les transports maritimes 2013

Quatre plus grands chantiers de construction navale en 2013

Nom	Pays	Nombre de navires en commande
Hyundai	Corée du Sud	355
STX	Corée du Sud	170
Samsung	Corée du Sud	119
Daewoo	Corée du Sud	114

Source : Le Marin, L'Atlas 2014 des enjeux maritimes

Quatre plus grands armateurs mondiaux pour les porte-conteneurs en décembre 2014 Part de la capacité mondiale en EVP

Nom	Pays	En pourcentage
Maersk	Danemark	15,5
MSC	Italie	13,5
CMA-CGM	France	8,6
Hapag-Lloyd	Allemagne	5,1
Total		42,7

Source : Alphaliner, décembre 2014

Trois plus grands pays constructeurs de navires marchands en 2013

Part du tonnage mondial¹

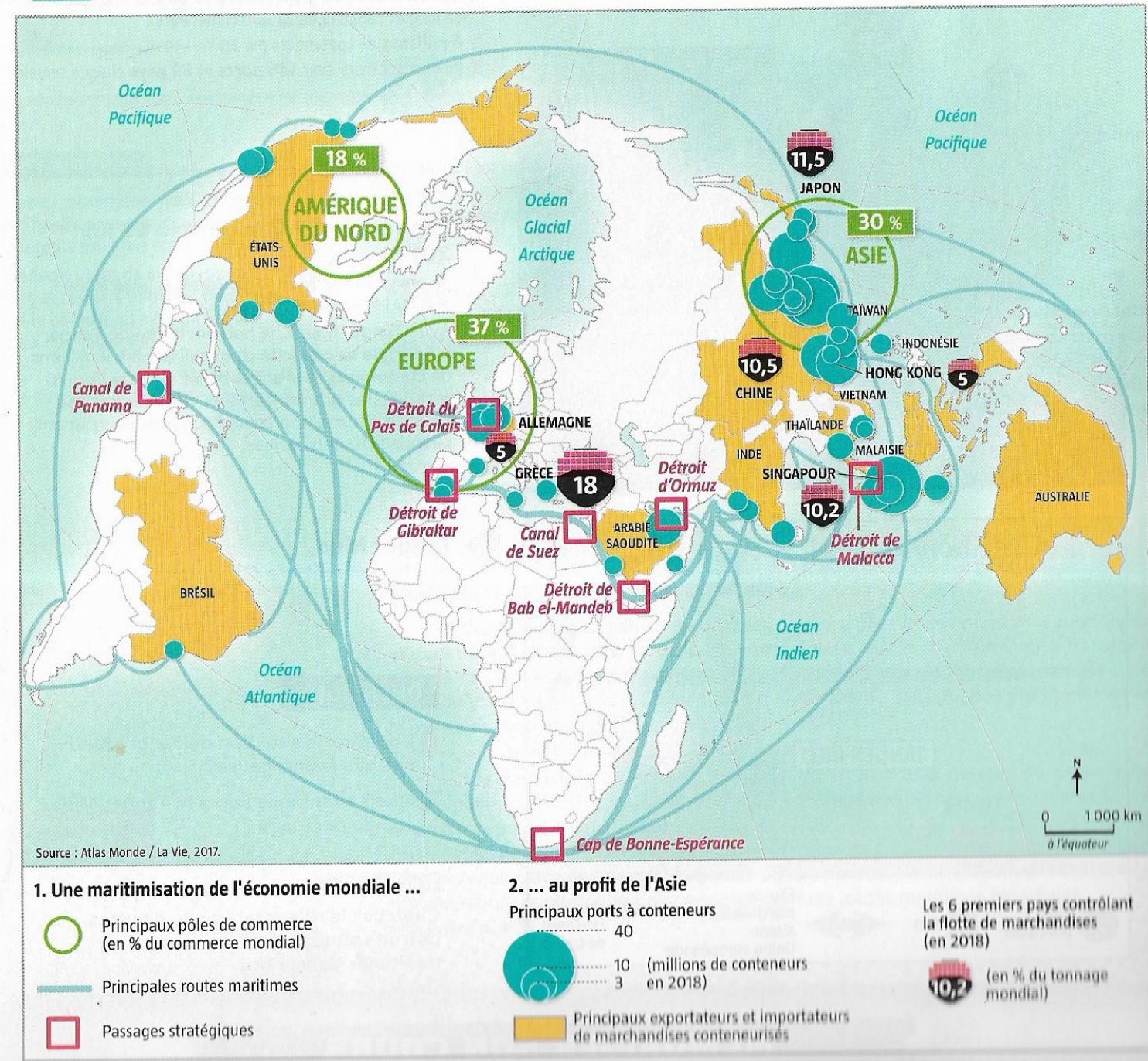
Pays	En pourcentage
Chine	35,9
Corée du Sud	33,8
Japon	18,4
Total	88,1

1. Tonnage de port en lourd indiquant la capacité totale en charge du navire

Source : Clarkson Research Services LTD, 2014

1

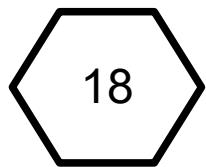
Le transport maritime véhicule la mondialisation



=> pays contrôlant la flotte de marchandises

=> principaux pôles du commerce

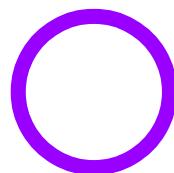
C – Hiérarchisation des acteurs



Les 6 premiers pays contrôlant la flotte de marchandises (2018) en % du tonnage mondial



Les trois plus grands constructeurs de navires marchands (75% mondial)

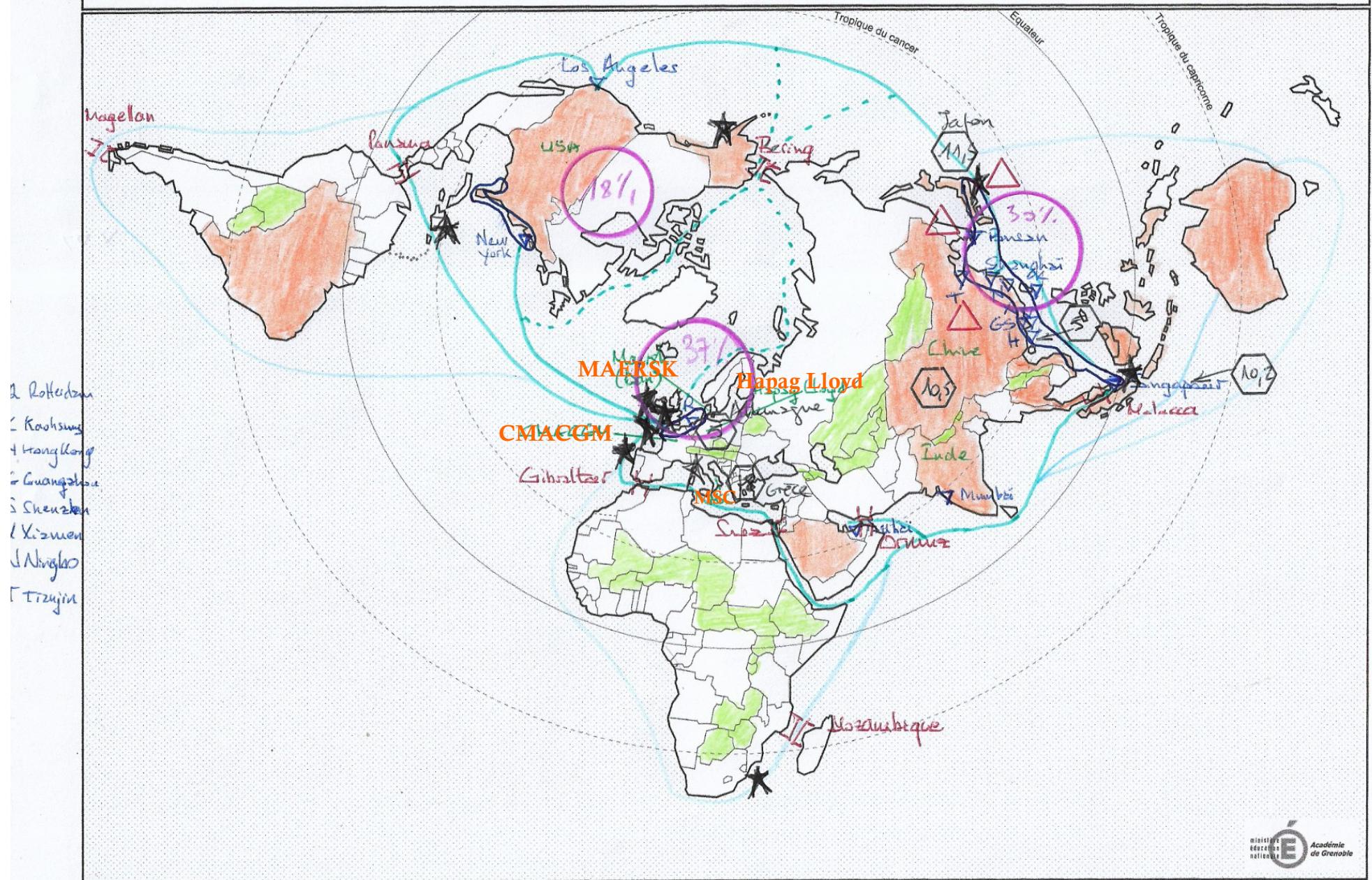


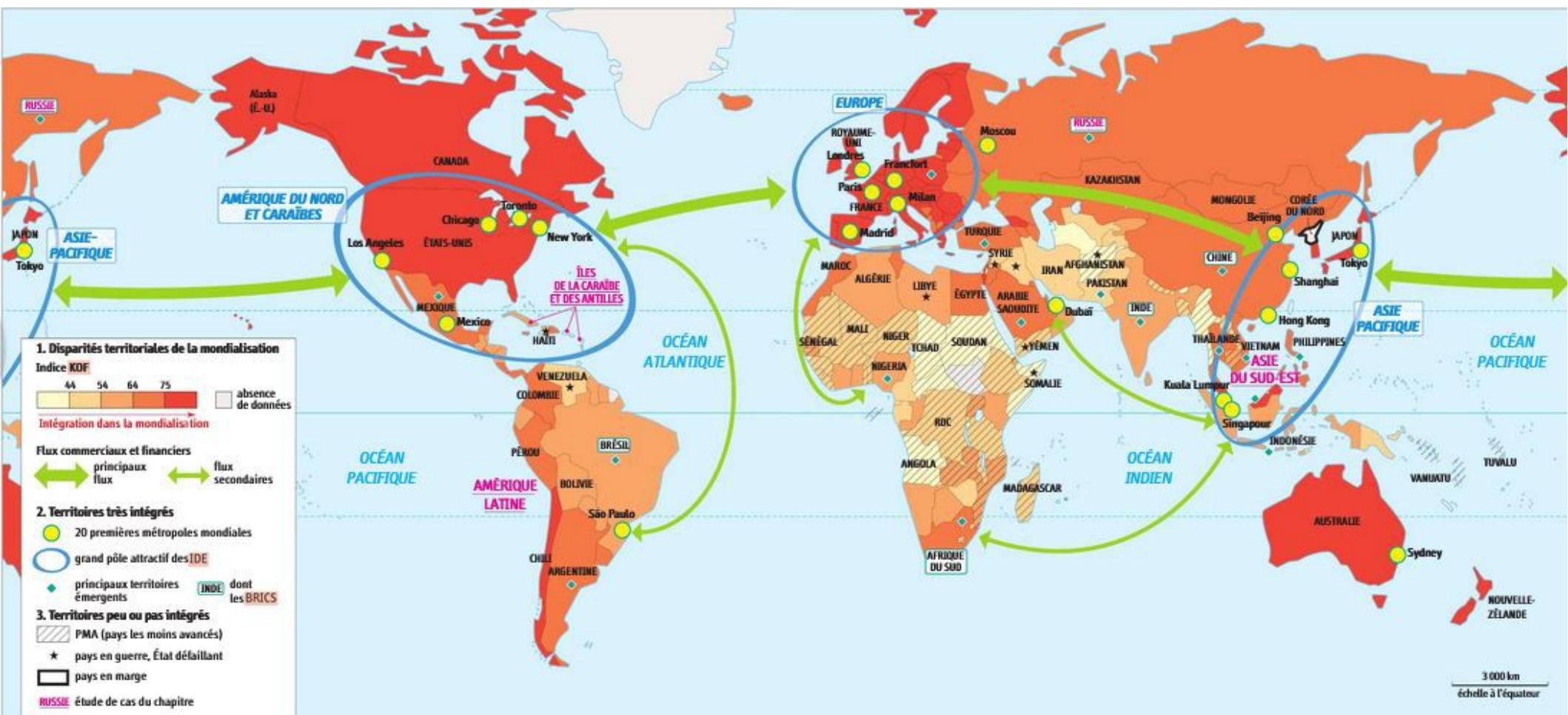
Principaux pôles du commerce mondial (part en %)

MSC

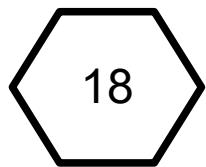
Les 4 plus grands armateurs de Porte-conteneurs

Titre :





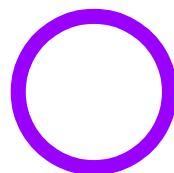
C – Hiérarchisation des acteurs



Les 6 premiers pays contrôlant la flotte de marchandises (2018) en % du tonnage mondial



Les trois plus grands constructeurs de navires marchands (75% mondial)



Principaux pôles du commerce mondial (part en %)

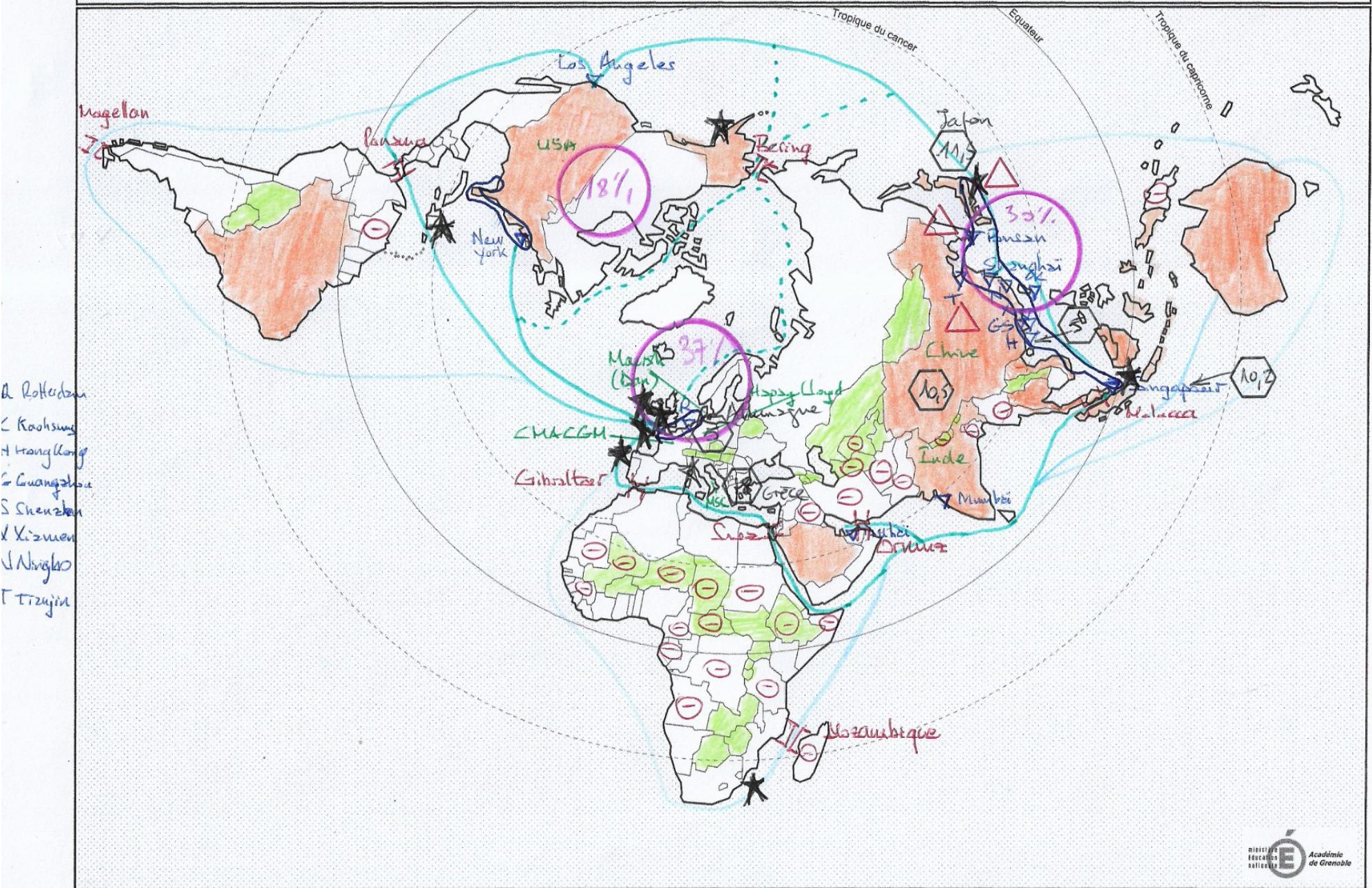
MSC

Les 4 plus grands armateurs de Porte-conteneurs

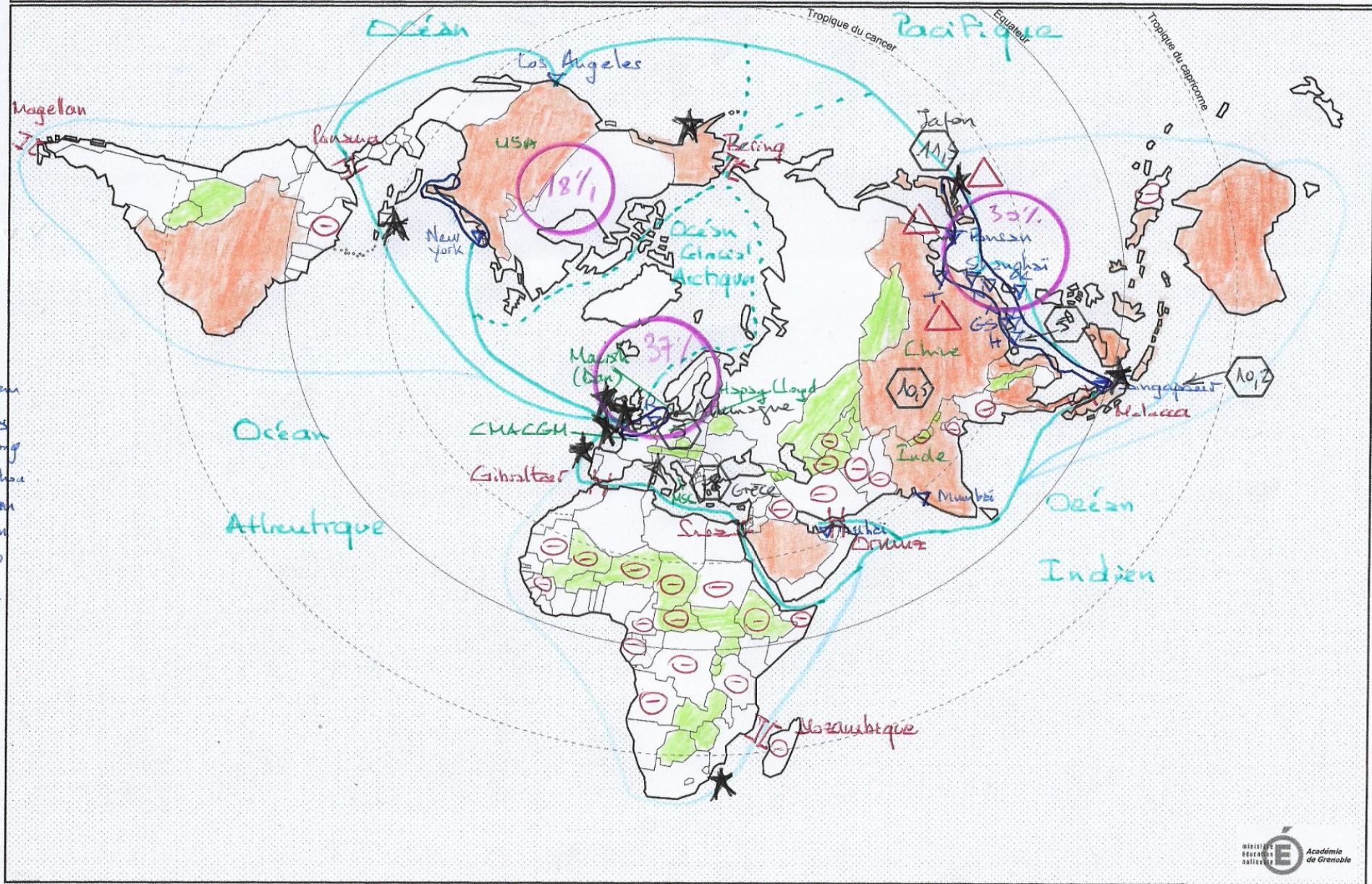


Pays les moins intégrés dans la mondialisation, indice KOF les plus faibles

Titre :



Titre : MONDIALISATION ET MARITIMISATION DE L'ÉCONOMIE



Finitions....

© cartogaby 06/23