



L'activité maritime en Chine

20 juillet 2006

© MINEFI – DGTPE

Prestation réalisée sous système de management de la qualité certifié AFAQ ISO 9001

Trafic total dans les ports chinois

Plus de 3 milliards de tonnes de marchandises (vrac) et plus de 75 millions d'EVP (conteneurs) en 2005

Une croissance du trafic dans les ports chinois en hausse de 20% par an en moyenne sur 5 ans.

| | Vrac (M T) | Conteneur (M EVP) |
|------|---------------|----------------------|
| 2005 | 3,1 | 75 |
| 2004 | 2,5 | 60 |
| 2003 | 2,0 | 48 |
| 2002 | 1,7 | 37 |
| 2001 | 1,4 | 27 |

Le trafic total enregistré dans les ports côtiers chinois a connu ces cinq dernières années une croissance impressionnante (environ 20% en moyenne) tant pour le trafic de marchandises (vrac) que pour le trafic de conteneurs (calculé en EVP, unité représentant un conteneur de 20 pieds).

En ce qui concerne le trafic de marchandises, le trafic total (hors Hong Kong) a dépassé les 3 milliards de tonnes. Concernant le trafic des conteneurs, la Chine a dépassé en 2005 les 75 millions d'EVP, contre 60 millions en 2004, soit une hausse de 25%.

Par ailleurs, il convient de noter que les ports fluviaux chinois ont également supporté en 2005 un trafic de 916 millions de tonnes. Le transport fluvial est largement dominé par l'activité du fleuve Yangzi, long de 6100 kilomètres, au centre de la Chine et de la rivière des perles au Sud du pays (le fleuve jaune au Nord étant peu navigable).

Les principaux ports chinois

4 ports chinois dépassent les 200 millions de tonnes de trafic de marchandises et 6 ports les 4 millions d'EVP

Trafic de conteneurs des principaux ports chinois (millions d'EVP)

| PORT | 2004 | 2005 |
|----------|------|------|
| Shanghai | 14,6 | 18 |
| Shenzhen | 13,7 | 16,2 |
| Qingdao | 5,2 | 6,3 |
| Ningbo | 4,0 | 5,2 |
| Tianjin | 3,9 | 4,8 |
| Canton | 3,3 | 4,6 |
| Xiamen | 2,9 | 3,3 |
| Dalian | 2,2 | 2,5 |

En 2005, la Chine possède 6 ports avec un trafic de conteneurs supérieur à 4 millions d'EVP : Shanghai, Shenzhen, Qingdao, Canton, Ningbo, Tianjin et Canton. Par ailleurs, 4 ports se situent au dessus de la barre des 200 millions de tonnes de trafic de marchandises : Shanghai, Ningbo, Canton, Shenzhen (voir carte plus bas).

Shanghai est le premier port chinois (hors Hong Kong) tant pour l'activité de transport de conteneurs (18 millions d'EVP en 2005, soit +24% en 2005) qu'en trafic de marchandises (449 millions de tonnes en 2005). Actuellement, l'activité du port de Shanghai se situe essentiellement dans le terminal de Waigaoqiao et dans son nouveau port de l'île de Yangshan.

Le port de Shenzhen (qui regroupe Yantian, Chiwan et Shekou) a connu une croissance de conteneurs de 18% en 2005, pour atteindre 16,2 millions d'EVP. Il est notamment en concurrence avec le port de Hong Kong, mais profite d'un coût de la main d'œuvre moins élevé que son concurrent direct.

Le port de Qingdao, avec 6,3 millions d'EVP en 2005 se place au 4^{ème} rang des ports chinois pour le trafic de conteneurs, et au 14^{ème} rang mondial.

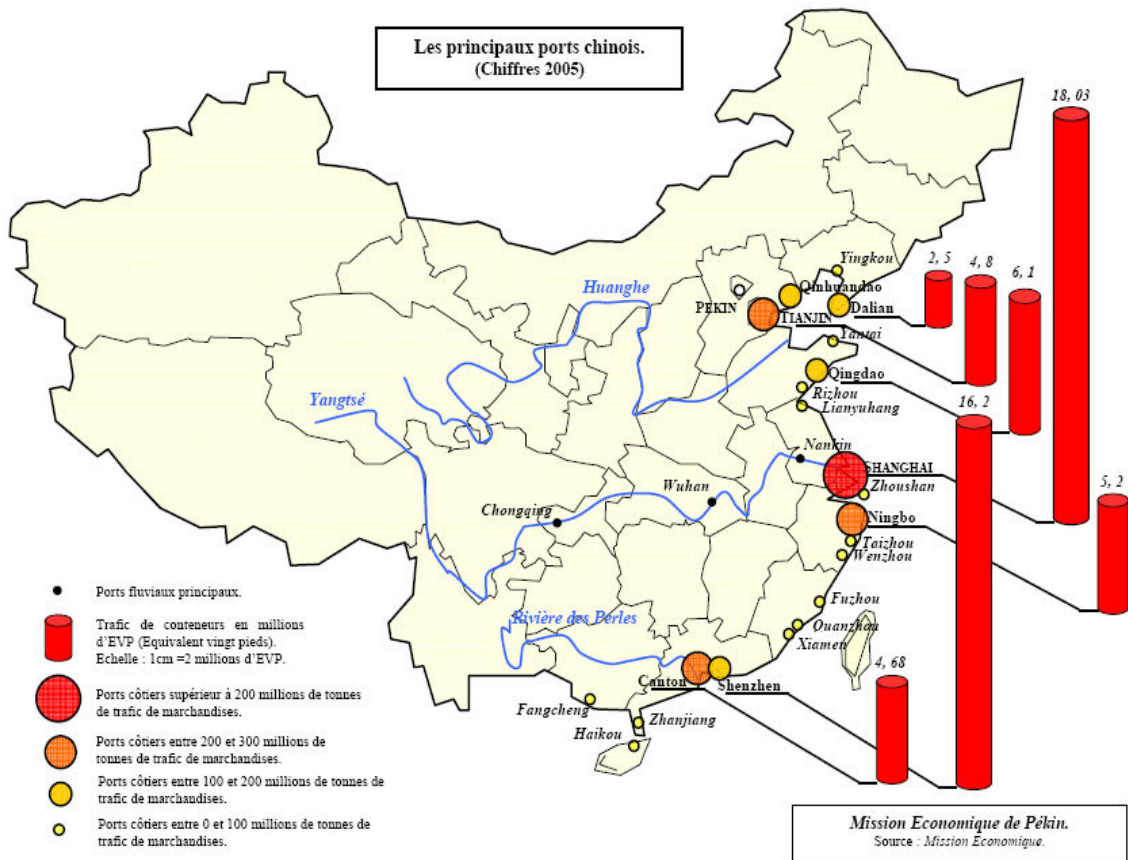
Trafic de marchandises des principaux ports chinois (millions de tonnes)

| PORT | 2004 | 2005 |
|-------------|------|------|
| Shanghai | 379 | 449 |
| Ningbo | 228 | 269 |
| Canton | 213 | 250 |
| Tianjin | 209 | 240 |
| Qingdao | 163 | 188 |
| Qinhuangdao | 150 | 169 |
| Dalian | 143 | 170 |
| Shenzhen | 135 | 153 |

Le port de Canton est en 2005 le troisième port chinois en terme de trafic de marchandises avec 250 millions de tonnes de trafic, soit une progression de plus de 16% par rapport à l'année précédente. Il est également le 7^{ème} port chinois pour le trafic de conteneurs avec près de 4,6 millions d'EVP. Malgré sa 18^{ème} place au classement mondial pour le trafic de conteneurs il reste essentiellement un port de transport de marchandises en vrac.

Avec 5,2 millions d'EVP en 2005, le port de Ningbo se place au 15^{ème} rang mondial au classement des ports de conteneurs. En terme de trafic de marchandises, Ningbo est le second port chinois derrière Shanghai avec 268 millions de tonnes de trafic en 2005, contre 226 millions de tonnes en 2004. Il reste pour l'instant dans l'ombre de son concurrent régional, le port de Shanghai.

La carte ci-après présente les principaux ports chinois ainsi que leurs caractéristiques en trafic de conteneurs et de marchandises.



Les perspectives de développement

Des projets de développement importants confirmés dans le cadre du 11^{ème} plan quinquennal

L'annonce d'une augmentation de 80% de la capacité portuaire chinoise d'ici 2010.

Les objectifs de développement portuaire chinois sont impressionnants. Il est prévu d'atteindre 7,5 milliards de tonnes de trafic et 130 à 150 millions d'EVP en 2010. Ces chiffres ont été annoncés dans le cadre de la présentation du 11^{ème} plan quinquennal.

Une activité maritime qui pourrait se structurer autour de 5 hubs portuaires côtiers.

La Chine envisage de développer progressivement cinq « hubs » portuaires s'appuyant sur les trois hubs existants (Nord, Centre, Sud) :

- Le hub du Golfe de Bohai, articulé autour des ports de Dalian, Tianjin et Qingdao, avec Tianjin comme port principal.
- Le second autour du port de Shanghai dans le delta du Yangzi et comprenant également le port de Ningbo.
- Le troisième avec les ports de Canton et Shenzhen dans le delta de la rivière des Perles, se centrant sur le port de Shenzhen.

Les deux nouveaux hubs, devant eux être créés en développant fortement les ports qui les constituent, sont :

- Le hub du sud-ouest à partir du port de Haikou dans l'île de Hainan couplé avec les ports de Zhangjiang et Fangchang .
- Le hub du sud-est comprenant les ports de Fuzhou, Quanzhou, Putian et Zhuangzhou, se rassemblant autour du port de Xiamen dans la province du Fujian. Ce hub ferait partie d'un plan de développement du gouvernement central pour faciliter les relations économiques entre la Chine continentale et Taiwan.

Le 11^{ème} plan quinquennal a également été l'occasion pour les autorités nationales de réaffirmer leur intention d'améliorer la navigation sur le fleuve Yangzi en poursuivant le projet de dragage et de nettoyage du fleuve entrepris depuis quelques années.

Pour faire face à la forte augmentation des trafics et rester dans la course face à la concurrence nationale et internationale, les ports chinois ont dû lancer d'importants programmes de travaux. Les projets actuels les plus importants concernent Shanghai et Canton avec le développement de nouveaux ports en eaux profondes respectivement sur les îles de Yangshan et Nansha.

Le port de l'île de Yangshan poursuit sa construction alors que la réalisation de sa première phase a permis son ouverture en 2005. Situé dans la baie de Hangzhou son développement lui donne une avance stratégique face à son concurrent régional, le port de Ningbo. Sa capacité à terme devrait être de 25 millions d'EVP.

Financement

Des investissements importants et une ouverture progressive aux investisseurs étrangers

Des investissements très importants pour répondre à la croissance des trafics.

Un enjeu important du développement des ports chinois pour répondre à la hausse du trafic maritime et à la demande de l'économie chinoise repose sur la recherche de sources de financement pour les projets de terminaux lancés par les administrations portuaires chinoises. Le mode de financement historique ne semble plus suffire et l'ouverture du secteur aux investisseurs étrangers se développe.

Des prises de participations massives par les opérateurs portuaires et armateurs internationaux.

Ainsi, les ports chinois s'ouvrent de manière croissante vers les opérateurs portuaires et armateurs internationaux, en particulier en matière de construction et d'exploitation de terminaux à conteneurs. Les principaux opérateurs étrangers présents en Chine sont le groupe hongkongais Hutchison Whampoa, le groupe singapourien PSA (Port of Singapore Authority), le hongkongais China Merchants, l'australien P&O, le danois Maersk et le Taiwanais Evergreen Marine qui tentent de s'assurer une présence forte en Asie. Le groupe CMA CGM s'intéresse également à ces développements portuaires.

La flotte chinoise**Une flotte en complète mutation avec la présence de deux poids lourds : COSCO et China Shipping**

La capacité de la flotte chinoise dépasse 80 millions d'EVP.

Fin 2004 la flotte chinoise comprenait près de 258 000 navires représentant une capacité totale d'environ 86 millions de tpl (tonnes de port en lourd).

L'objectif des autorités chinoises est d'améliorer la qualité de cette flotte, en terme technique par le ferrailage des navires les plus anciens et le remplacement par des navires modernes, et en terme de management, par un regroupement des opérateurs. Deux grands opérateurs se distinguent ainsi pour la flotte de haute mer et se placent dans les 10 premiers armateurs mondiaux.

Deux grands leaders chinois : COSCO et China Shipping

China Ocean Shipping (Group) Co ou COSCO exploite actuellement plus de 600 navires avec un total de 35 millions de tonnes de port en lourd (« DWT : Dead Wet Tonnage »). Il est présent dans les ports chinois de Canton, Shanghai, Tianjin, Qingdao, Dalian, Xiamen et Hong Kong. A l'international, COSCO est présent dans 1 300 ports répartis dans 160 pays.

China Shipping (Group) Co a atteint une capacité de 270 millions de tpl avec plus de 400 navires. La capacité totale de transport de conteneurs de sa filiale spécialisée a dépassé les 350 000 TEU en 2005.

Pour en savoir plus**Prestations de la Mission Economique**

Vous pouvez faire appel aux Missions Économiques pour des prestations personnalisées, qui peuvent porter sur :

- de la recherche d'information ;
- des analyses et études personnalisées ;
- des prestations d'accompagnement en phase de prospection ou d'implantation ;
- des veilles réglementaires, commerciales et concurrentielles...

Ces prestations sont complémentaires et se situent généralement en amont des services rendus par les prestataires spécialisés dans les domaines tels que le droit des affaires, la fiscalité, le marketing, la logistique, la communication...

Sur la base d'un cahier des charges négocié avec la Mission Économique, celle-ci vous fait parvenir une proposition de services détaillant le périmètre et les conditions de son intervention, les différentes phases de la prestation, les moyens mis en œuvre pour sa réalisation ainsi qu'un devis détaillé retraçant les différents coûts de la prestation.

Copyright

Tous droits de reproduction réservés, sauf autorisation expresse de la Mission Economique de PEKIN (adresser les demandes à pekin@missioneco.org).

Clause de non-responsabilité

La ME s'efforce de diffuser des informations exactes et à jour, et corrigera, dans la mesure du possible, les erreurs qui lui seront signalées. Toutefois, elle ne peut en aucun cas être tenue responsable de l'utilisation et de l'interprétation de l'information contenue dans cette publication qui ne vise pas à délivrer des conseils personnalisés qui supposent l'étude et l'analyse de cas particuliers.



Auteur : Mission Économique de Pékin
Adresse : Pacific Century Place, Unit 1015, Tower A, 2A
Gong Ti Bei Lu, Chao Yang Qu
Pékin RPC 100027 CHINE
Rédigée par : Benoît RONEZ, David LECOFFRE
Revue par : Christian BENOIT
Date de parution :
Version originelle du 5 octobre 2002
Version n°5 du 20 juillet 2006