

Transports internationaux.

Nicolas Raimbault

► To cite this version:

Nicolas Raimbault. Transports internationaux.. François Bost, Laurent Carroué, Sébastien Colin, Christian Girault, Anne-Lise Humain-Lamoure, Olivier Sanmartin, David Teurtrie. Images économiques du monde 2017. Le tourisme : nouveau secteur stratégique?, Armand Colin, 2016, 9782200615079. halshs-01432573

HAL Id: halshs-01432573

<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01432573>

Submitted on 11 Jan 2017

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Raimbault, D. 2016 « Transports internationaux », in Bost, F., Carroué, L., Colin, S., Girault, C., Humain-Lamoure, A. L., Sanmartin, O., & Teurtrie, D. (2016). *Images économiques du monde 2017. Le tourisme : nouveau secteur stratégique ?* Armand Colin., pp. 101-111. [\[Présentation de l'ouvrage sur le site de l'éditeur\]](#)

Transports internationaux

En 2015, le commerce international ne tire plus la production mondiale

En 2015, les échanges internationaux de marchandises et la production mondiale progressent au même rythme (+2,8%), poursuivant la tendance de ces dernières années. Depuis la crise de 2008-2009 émerge en ce sens un nouveau régime d'articulation entre commerce international et croissance mondiale évoluant désormais de manière synchrone. Le contraste est saisissant par rapport aux deux décennies d'avant crise, où la croissance des échanges (6,8% par an) a été deux fois plus rapide que celle de la production mondiale (3% par an). Les raisons de la relative faiblesse du commerce mondial sont multiples, depuis la faiblesse persistante de la demande mondiale jusqu'au ralentissement de la croissance des pays émergents, et notamment de la Chine, voire leur récession dans le cas de l'Amérique du Sud. Les pays émergents ne tirent plus le commerce mondial comme ils l'avaient fait ces dernières années. Au contraire, la part de l'Europe dans la croissance des échanges a été plus grande en 2015 que celle de l'Asie, tant pour les importations que les exportations. L'essentiel du commerce mondial repose sur le transport maritime (80% en volume, 70% en valeur), complété par la voie aérienne pour les marchandises à haute valeur ajoutée ou particulièrement sensibles au temps de transport. En 2015, le fret aérien a connu une croissance de 2,2% (en tonnes-km), ce qui constitue un important ralentissement par rapport à 2014 (+4,5%). Le transport aérien a avant tout progressé en Amérique du Nord et au Moyen-Orient, comme le reflète les taux de croissance des aéroports d'Anchorage (+5,5%), Los Angeles (+6,5%), Chicago (+15,6%), Dubaï (4,5%) et Doha (+4%), tandis que les aéroports asiatiques marquent le pas en 2015 (tableau 1). Avec +6,1%, le transport aérien de voyageurs poursuit sa croissance quasi ininterrompue depuis ses origines, reflétant combien la mobilité internationale des personnes est devenu un rouage central de la globalisation en cours. Cette croissance repose en particulier sur les économies émergentes du Proche et Moyen-Orient, Dubaï (+10,7%), Istanbul (+9,2%), et d'Extrême-Orient, Shanghai (+16,3%), Bangkok (+14%), Hong Kong (+8,2%). Les aéroports américains ne sont toutefois pas en reste avec Atlanta, qui est le premier aéroport de l'histoire mondiale à dépasser les 100 millions de passagers (+5,5%), Chicago (+9,8%), Los Angeles (+6,1%) ou encore New York JFK (+6,8%). Le transport maritime suit un rythme de croissance assez modéré depuis plusieurs années, s'établissant en 2014 à +3,4 %, comme en 2013, tendance qui s'est probablement poursuivie en 2015 d'après la CNUCED. Cette moindre croissance, comparée aux années d'avant crise, s'explique par le ralentissement économique des grands pays émergents, que ne compense pas la reprise très inégale des économies développées. Si les économies émergentes polarisent toujours la majorité des flux maritimes (environ 60%), la croissance est dorénavant du côté des économies développées. Concernant les conteneurs maritimes (tableau 4), les ports asiatiques restent tout de même les plus dynamiques (Port Kelang [+9,2%], Xiamen [+7%], Tanjung Pelepas [+7,1%], Canton [+6%]). Toutefois, ce ne sont plus les tout premiers ports mondiaux qui concentrent la croissance (Shanghai [+4%], Singapour [-8,8%], Shenzhen [+0,8%]). En Europe, Anvers tire son épingle du jeu avec une croissance de +7,8% face à Rotterdam (-0,8%) et Hambourg (-9,3%). La faible croissance du commerce mondial devrait se poursuivre dans les années à venir, toujours égale à 2,8% en 2016 puis pouvant atteindre +3,6% en 2017 selon l'OMC. L'OMC et la CNUCED pointent cependant de nombreux risques pouvant remettre en cause cette estimation à la hausse : ralentissement de l'économie chinoise plus

marquée que prévue, volatilité des marchés financiers et fluctuations des taux de change qui pourraient déstabiliser les économies émergentes, ainsi que les tensions géopolitiques. Seule une croissance plus rapide de la zone euro serait susceptible de relancer la croissance des échanges, ce qui renverse les prévisions des années passées faisant des économies émergentes le principal moteur de la progression des échanges internationaux.

Prospective: le commerce mondial devrait quadrupler durant les 50 prochaines années

Les prévisions de l'OCDE tablent sur une croissance moyenne annuelle des échanges de 3,4% durant les 50 prochaines années, croissance deux fois inférieure de celle enregistrée sur la période 1990-2007 mais supérieure à celle de la production mondiale, estimée à +3%, ce qui n'a plus été le cas ces dernières années. Le commerce entre économies avancées devrait diminuer de moitié et celui entre économies émergentes doubler. Les produits chimiques, énergétiques, électroniques, alimentaires et les équipements de transport devraient constituer l'essentiel du commerce international en valeur. La contribution de l'agriculture et des produits alimentaires aux échanges devrait atteindre 10% de la valeur du commerce mondial à l'horizon 2050. Les Etats-Unis et l'Asie ont vocation à devenir les futurs greniers du monde avec une part de marché croissante dans les exportations au détriment de l'Afrique et de l'Amérique Latine. Selon les prévisions de l'OCDE à l'horizon 2050, le développement et l'extension des chaînes de valeur globales, poussés par une plus forte spécialisation économique des Etats et par la baisse des barrières douanières, devrait contribuer à la croissance des tonnes-kilomètres transportées. Par ailleurs, la structure géographique des échanges internationaux devrait être profondément modifiée en raison d'une croissance rapide de l'Afrique et de l'Asie, grâce au développement de leurs marchés intérieurs et à la compétitivité de leurs produits sur le marché international. La contribution relative de l'Union Européenne aux échanges internationaux pourrait décroître considérablement, notamment en raison de sa faible dynamique démographique. A l'opposé, la contribution des économies émergentes au commerce international devrait augmenter considérablement. Il est ainsi probable que la route du Pacifique Nord dépasse celle de l'Atlantique Nord en termes de volumes transportés. Les échanges entre pays émergents devraient s'intensifier considérablement au cours des trois prochaines décennies, notamment à l'échelle régionale entre pays africains (+715%) et asiatiques (+403%). Globalement, les émissions de CO₂ générés par les transports internationaux devraient être multipliées par 4, croissance dont le mode routier serait le principal contributeur (56%). Le recours au transport routier résulterait à la fois des échanges intracontinentaux, en forte croissance, mais aussi de l'augmentation des transports domestiques liés au commerce international, en début et en fin de chaîne logistique. En effet, ce transport intérieur génèrera seulement 10% des tonnes-kilomètres transportées mais sera à l'origine de 30% des émissions de CO₂ générées par le transport de marchandises. Tout particulièrement, à l'intérieur de l'Afrique, le faible développement des modes de transport alternatifs entraînera une domination écrasante de la route, et par conséquent des émissions de CO₂. L'urgence est donc à des politiques nationales volontaires visant la réduction des émissions des transports terrestres, intérieurs et intracontinentaux, qui, même en ce qui concerne les flux internationaux, sont les plus problématiques. Les émissions de CO₂ dues aux modes aériens (9% en hausse par rapport à 2010) et maritimes (32%, en baisse par rapport à 2010), ainsi que les pollutions locales dans les ports maritimes, justifient également des interventions publiques. Toutefois, l'instauration de politiques de réduction des émissions de ces modes s'avère plus complexe, car elle ne peut se faire que dans le cadre de négociations multilatérales et de consensus avec les principaux Etats. De plus, l'augmentation du trafic et de la taille des navires mettra sous pression les infrastructures portuaires. Faire face au risque de congestion exigera des adaptations techniques et organisationnelles, comme l'optimisation de la vitesse des navires, ou une utilisation plus rationnelle de l'infrastructure portuaire existante. Enfin, l'un des défis des opérateurs du

transport et de la logistique sera certainement de tirer tout le potentiel de la transition numérique afin d'adapter leurs prestations aux futurs besoins de leurs clients et, notamment, de leur garantir un haut niveau de traçabilité.

De plus en plus d'incertitudes qui pourraient mettre à mal la croissance des transports internationaux

A l'image de la forte instabilité économique de ces dernières années, de nombreuses incertitudes pourraient remettre en cause la perspective d'une croissance encore soutenue des flux de transport. Quatre incertitudes majeures pourraient mettre à mal l'horizon de croissance des flux de transport. La première de ces incertitudes est la stagnation des économies européennes, des Etats-Unis du Japon dont tous les indicateurs laissent présager la mise en place durable d'une croissance faible. La contribution des Etats-Unis et de l'Union Européenne au commerce mondial est encore à des niveaux inférieurs à ceux d'avant la crise de 2008. Si elle persiste cette faible dynamique des régions de la Triade, pourrait avoir un impact fort sur le reste du monde. Ce qui entraînerait une deuxième incertitude, qui concerne le ralentissement de la croissance des économies émergentes et, plus encore, le recentrage sur leurs marchés intérieurs et sur les relations avec leurs voisins immédiats. De plus, ces économies sont très sensibles aux fluctuations des taux de change, des cours des matières premières et plus largement de la volatilité des flux de capitaux. Or ces derniers sont de plus en plus menaçants. A la baisse de leurs exportations, certains pays comme la Russie, le Brésil et la Chine doivent ajouter des problèmes de politique intérieure et avec leurs voisins immédiats. Ainsi la crise en Ukraine a-t-elle entraîné une récession et une plongée des importations de la Russie, ce qui a eu des répercussions sur l'ensemble du commerce international. La troisième incertitude concerne les difficultés auxquelles sont toujours confrontés les Etats enclavés pour accéder au transport maritime. Les coûts et les délais de transport supplémentaires que ces pays doivent supporter compromettent la compétitivité de leurs exportations et plus largement leur développement économique. Dans les régions en développement, où l'infrastructure et les institutions sont défaillantes, l'enclavement est particulièrement pénalisant. C'est certainement un enjeu de premier ordre pour l'Ethiopie qui connaît depuis quelques années un développement industriel marqué. Parmi les difficultés observées par la CNUCED dans les pays enclavés, la plus cruciale vient du comportement opportuniste des acteurs des pays tiers qui essaient d'en tirer profit et rendent les opérations de transit complexes et imprévisibles, au détriment des efforts du pays enclavé et de ses partenaires commerciaux. La dernière incertitude est liée aux risques naturels et sanitaires qui pèsent sur les grands nœuds et routes du transport international. L'exemple de la catastrophe nucléaire de Fukushima est emblématique de la vulnérabilité des systèmes productifs internationaux organisés en flux tendus. Dans les domaines de la haute technologie et de la construction automobile, la désorganisation des chaînes de fabrication dans l'Archipel a eu des répercussions au-delà du Japon, d'abord en Asie puis dans le reste du monde. Plus récemment, l'explosion d'un entrepôt chimique sur le port de Tianjin en 2015 a non seulement détruit de nombreuses marchandises mais de plus a entraîné la fermeture de plusieurs sites de production d'automobiles et d'engins agricoles et a nécessité la refonte des chaînes d'approvisionnement de ces secteurs, au détriment de leur performance. Un incident de grande ampleur dans la région chinoise du Guandong, où se concentre une partie importante de l'industrie mondiale, pourraient avoir des effets dévastateurs sur les chaînes d'approvisionnement mondiales. Enfin, l'élévation en cours du niveau des mers est une réelle menace pour le transport maritime. Les infrastructures portuaires devront s'adapter à cette montée des eaux et seront davantage exposées aux inondations côtières. Le défi sera particulièrement important pour les Etats insulaires, très dépendants du transport maritime, qui souffrent déjà d'un coût du transport dans leurs importations 25% supérieur à la moyenne mondiale d'après la CNUCED. Les modalités de mise en œuvre de l'accord de la COP 21, qui

s'est fixé pour objectif de limiter l'augmentation moyenne de la température de la planète « nettement en dessous de 2 °C par rapport aux niveaux préindustriels » (les Etats insulaires demandant des actions pour la limiter à +1,5%) seront déterminantes de ce point de vue.

« France Logistique 2025 » : vers une stratégie logistique nationale

A la demande du Parlement, une « Conférence nationale sur la logistique » organisée par le ministère des transports et le ministère de l'économie s'est tenue le 8 juillet 2015, première étape vers l'élaboration d'une stratégie logistique nationale, à l'instar de ce que le gouvernement allemand a réalisé dès 2009 avec son « Masterplan » logistique. Tant le texte de loi que la conférence insiste sur un objectif clair : renforcer la « compétitivité logistique » de la France. En effet, « l'indice de la performance logistique » de la Banque mondiale, qui compare les pays en mesurant leur performance dans les chaînes logistiques internationales, ne classe la France qu'au 13ème rang mondial tandis que ses voisins, l'Allemagne, les Pays-Bas, la Belgique et le Royaume-Uni, sont aux quatre premières places. Pour faire face à cette position jugée pénalisante pour l'économie française, une stratégie nationale pour la logistique a été présentée en mars 2015. Cette stratégie exprime une vision large de la performance logistique portant à la fois sur le développement du capital humain, sur la pertinence des réglementations, l'efficacité de la planification territoriale, l'exploitation de la transition numérique, la promotion des solutions logistiques respectueuses de l'environnement et la qualité du dialogue entre les acteurs. Le premier axe de cette stratégie, « faire de la plateforme logistique France une référence mondiale », concerne en particulier les transports internationaux. Afin que la France soit « l'un des cinq premiers leaders mondiaux de la logistique » selon les mots du secrétaire d'Etat aux transports, la principale piste d'action consiste à fluidifier ses portes d'entrée internationales, c'est-à-dire les ports et les aéroports, en densifiant l'infrastructure, notamment par le développement d'entrepôts auprès des grands nœuds, mais surtout via des systèmes d'informations plus perfectionnés et en simplifiant les procédures douanières. Les deux autres pistes d'actions sont de promouvoir auprès des investisseurs la logistique comme secteur de l'économie et d'améliorer la performance logistique des PME afin qu'elles puissent se projeter à l'échelle internationale. Finalement, cet axe développe deux visions de la compétitivité logistique, qui ne sont pas nécessairement antagonistes mais dont la complémentarité n'est pas non plus automatique. D'une part, le gouvernement envisage la logistique comme une industrie à développer, soit l'objectif de produire plus de services logistiques dans l'Hexagone, notamment en captant plus de flux internationaux afin de développer des activités logistiques soumises à la compétition internationale. Cela concerne les activités portuaires et aéroportuaires ainsi que les centres européens de distribution, qui desservent plusieurs pays européens à partir d'un seul entrepôt. La France pourrait attirer, de cette façon, davantage d'activités logistiques qu'elle n'en a besoin pour son économie domestique et augmenter ainsi son PIB. D'autre part, le gouvernement souhaite améliorer l'efficacité des organisations logistiques des entreprises, notamment des PME industrielles. A ce sujet, l'objectif n'est plus de produire plus de services logistiques mais au contraire de faire des économies logistiques pour favoriser le développement des activités productives. Or, dans le contexte européen, attirer des flux internationaux n'est pas nécessairement synonyme de meilleure performance logistique et à l'exportation pour les entreprises françaises. Est-il préférable d'avoir, à proximité de la France, des ports extrêmement performants, grâce à leurs économies d'échelles permises par la massification, comme ceux du Nord de l'Europe ? Ou bien de renforcer les ports du Havre et de Marseille qui, même s'ils étaient plus performants, ne seront jamais au niveau des grands ports européens ? Or l'amélioration de la performance logistique des entreprises françaises ainsi que l'attractivité logistique peuvent exiger des investissements publics importants, ce qui entraînera sûrement des arbitrages à effectuer entre ces deux visions de la compétitivité logistique. Enfin, si cette stratégie nationale exprime une

vision large de la compétitivité logistique en prenant en compte des enjeux environnementaux, sociaux et territoriaux, ces derniers devraient également constituer des objectifs en soi pour l'action publique, indépendamment de la question de la performance logistique. La logistique, qui devient l'un des principaux secteurs d'emploi pour les ouvriers dans les économies développées en voie de désindustrialisation, questionne en particulier les territoires et les emplois ouvriers d'aujourd'hui et de demain, à la fois en termes de condition de travail, de reconnaissance des qualifications et de régulation de la robotisation des entrepôts mais aussi en termes de mixité fonctionnelle et sociale et de consommation foncière au sein des grandes métropoles.

Le contrôle des nœuds de transport, un enjeu de pouvoir au cœur des mouvements sociaux

Le mouvement social en réaction du projet de loi de réforme du code du travail, dite « El Khomri », a remis en lumière un enjeu historique des mouvements sociaux : le caractère stratégique du contrôle des nœuds de transport. En effet, le mouvement contre ce projet de loi a pris une autre dimension lorsque les dockers, notamment des terminaux pétroliers, et les salariés des raffineries et des dépôts pétroliers, très majoritairement situés dans les espaces portuaires, ont rejoint la contestation. En bloquant ces différents sites, ces salariés ont eu un impact significatif durant quelques jours sur le fonctionnement de l'économie française et plus généralement sur la vie quotidienne de nombreux automobilistes. Ce constat n'est pas nouveau. La manutention portuaire et les grands centres ferroviaires ont été historiquement aux avants postes des grands mouvements sociaux des pays industriels et ces branches constituent actuellement deux des derniers grands bastions syndicaux. Cependant, le développement logistique des économies développées, reposant de plus en plus fortement non seulement sur le commerce international mais plus largement sur l'efficacité des chaînes logistiques en flux tendus, donne peut-être une ampleur sans précédent aux mouvements sociaux naissant et s'articulant autour des nœuds de transport. Deux dynamiques différentes plaident en ce sens. D'une part, le fonctionnement des ports maritimes a été profondément bouleversé par la conteneurisation, concentrant massivement les trafics sur quelques terminaux portuaires tout en réduisant considérablement le nombre d'emplois sur ces terminaux. La manutention portuaire a perdu son caractère d'industrie de main d'œuvre qui en faisait une force syndicale considérable. Toutefois, l'activité portuaire est peut-être encore plus vulnérable au blocage des terminaux, devenus à la fois moins nombreux et plus stratégiques, comme le montre le blocage du port d'Oakland en soutien du mouvement « Occupy ». Or, les approvisionnements maritimes sont incontournables pour bien des chaînes logistiques contemporaines. D'autre part, ces mêmes chaînes logistiques s'appuient aujourd'hui sur un ou plusieurs entrepôts, dits aussi plateformes logistiques, généralement situés auprès des grands centres urbains. Ces entrepôts s'affirment comme les principaux nœuds des transports intérieurs de marchandises. Contrairement aux terminaux portuaires, le nombre d'emplois dans l'entrepôt est croissant durant les dernières décennies. Le fonctionnement de ces entrepôts est crucial pour les économies contemporaines, notamment la grande distribution et le e-commerce. De nombreuses grèves ont ainsi eu lieu ces dernières années au sein des entrepôts Amazon en Allemagne tandis que les actions des chauffeurs routiers se concentrent de plus en plus nettement sur le blocage des entrepôts. Le système logistique contemporain repose donc sur quelques nœuds de transport extrêmement cruciaux qui rendent possible une circulation efficace des marchandises en flux tendus mais qui peuvent également apparaître comme une source de vulnérabilité, levier que des mouvements sociaux pourraient actionner. Contrairement au monde portuaire, l'implantation syndicale reste toutefois limitée dans l'entrepôt et le transport routier, ce qui explique peut-être pourquoi le mouvement social contre le projet de loi « El Khomri » n'est pas véritablement parvenu à s'étendre aux entrepôts au-delà de quelques blocages.

Conclusion

En 2015, comme lors des années précédentes, la croissance des échanges ne parvient plus à dépasser plus la croissance de la production mondiale. Alors que la relative faiblesse de la croissance du commerce mondial était due depuis 2012 avant tout aux difficultés économiques des pays développés, en 2015, la raison réside d'abord dans le ralentissement de la croissance des économies émergentes. Ces dernières, qui polarisent toujours l'essentiel des flux internationaux de marchandises, apparaissent de plus en plus instables et se confrontent de plus à divers tensions géopolitiques (Chine, Proche Orient). L'Union Européenne, qui a nourri cette année la croissance des échanges, est sous tension, à commencer par la perspective du « Brexit » qui pourrait impacter le fonctionnement du marché commun. De nombreuses incertitudes économiques, géopolitiques, politiques et environnementales rendent ainsi particulièrement difficiles les perspectives de long terme. Les nœuds internationaux de transport pourraient également s'affirmer comme un enjeu de plus en plus crucial lors des mouvements sociaux.

Nicolas Raimbault (Railenium ; Université Paris Est – IFSTTAR)

Tableau 1. Les 20 premiers aéroports mondiaux de passagers en 2015

Rang	Ville	Pays	Passagers Millions	Croissance annuelle 2014-2015 %
1	Atlanta	Etats-Unis	101,5	5,5
2	Pékin	Chine	89,9	4,4
3	Dubai	Emirats Arabes Unis	78,0	10,7
4	Chicago	Etats-Unis	76,9	9,8
5	Tokyo Haneda	Japon	75,3	3,4
6	Londres Heathrow	Royaume-Uni	75,0	2,2
7	Los Angeles	Etats-Unis	74,9	6,1
8	Hong Kong	Chine	68,2	8,2
9	Paris CDG	France	65,8	3,1
10	Dallas	Etats-Unis	64,1	0,9
11	Istanbul	Turquie	61,8	9,2
12	Francfort	Allemagne	61,0	2,5
13	Shanghai	Chine	60,1	16,3
14	Amsterdam	Pays-Bas	58,3	6,0
15	New York JFK	Etats-Unis	56,8	6,8
16	Singapour	Singapour	55,4	2,5
17	Canton	Chine	55,2	0,8
18	Jakarta	Indonésie	54,1	-5,5
19	Denver	Etats-Unis	54,0	1,0
20	Bangkok	Thaïlande	52,9	14,0

Source : Airports Council International - 2016

Tableau 2. Les 20 premiers aéroports mondiaux pour le fret en 2015

Rang	Ville		Trafic	Croissance annuelle
		Pays	million de tonnes	
1	Hong Kong	Chine	4,5	0,4
2	Memphis	Etats-Unis	4,3	0,8
3	Shanghai	Chine	3,3	2,9
4	Anchorage	Etats-Unis	2,6	5,5
5	Seoul Incheon	Corée du Sud	2,6	1,5
6	Dubai	Emirats Arabes Unis	2,5	4,5
7	Louisville	Etats-Unis	2,4	2,5
8	Tokyo Narita	Japon	2,1	-0,6
9	Paris CDG	France	2,1	0,2
10	Francfort	Allemagne	2,1	-2,6
11	Taipei	Taiwan	2,0	-3,2
12	Miami	Etats-Unis	2,0	0,3
13	Los Angeles	Etats-Unis	1,9	6,5
14	Pékin	Chine	1,9	2,3
15	Singapour	Singapour	1,9	0,4
16	Amsterdam	Pays-Bas	1,7	-0,9
17	Chicago	Etats-Unis	1,6	15,6
18	Londres Heathrow	Royaume Uni	1,6	0,2
19	Canton	Chine	1,5	5,8
20	Doha	Qatar	1,5	46,0

Source : Airports Council International - 2016

Tableau 3, Les 20 premiers ports mondiaux en 2015, Trafic en millions de tonnes,

Rang	Port	Pays	2015	2014	Croissance % 2014/2015
1	Ningbo et Zhoushan	Chine	889,0	873,0	1,8
2	Shanghai	Chine	717,4	755,3	-5,0
3	Singapour	Singapour	574,9	581,3	-1,1
4	Tianjin	Chine	541,0	540,0	0,2
5	Taicang Port Area	Chine	540,0	480,0	12,5
6	Tangshan	Chine	529,9	500,4	5,9
7	Qingdao	Chine	500,0	480,0	4,2
8	Guangzhou	Chine	490,0	500,8	-2,2
9	Rotterdam	Pays-Bas	466,4	466,4	0,0
10	Port Hedland	Australie	452,9	421,8	7,4
11	Dalian	Chine	415,0	420,0	-1,2
12	Rizhao	Chine	361,0	353,0	2,3
13	Yingkou	Chine	338,5	330,7	2,4
14	Busan	Corée du Sud	323,7	312,0	3,8
15	South Louisiana	Etats-Unis	265,6	264,7	0,3
16	Hong Kong	Chine	256,6	297,7	-13,8
17	Qinhuangdao	Chine	253,1	274,0	-7,6
18	Port Kelang	Malaisie	219,8	217,2	1,2
19	Shenzhen	Chine	217,1	223,3	-2,8
20	Xiamen	Chine	210,0	205,0	2,4

Source : Port de Rotterdam, d'après les autorités portuaires - 2016

Tableau 4, Les 20 premiers ports mondiaux de conteneurs en 2015, Trafic en millions d'EVP (conteneurs équivalent vingt pieds)

Rang	Port	Pays	2015	2014	Croissance %
1	Shanghai	Chine	36,6	35,2	4,0
2	Singapour	Singapour	30,9	33,9	-8,8
3	Shenzhen	Chine	24,2	24,0	0,8
4	Ningbo	Chine	20,6	19,5	5,6
5	Hong Kong	Chine	20,1	22,2	-9,5
6	Busan	Corée du Sud	19,5	19,5	0,0
7	Canton	Chine	17,6	16,6	6,0
8	Qingdao	Chine	17,4	16,6	4,8
9	Dubai	Emirats Arabes Unis	15,6	15,2	2,6
10	Tianjin	Chine	14,1	14,0	0,7
11	Rotterdam	Pays-Bas	12,2	12,3	-0,8
12	Port Kelang	Malaisie	11,9	10,9	9,2
13	Kaohsiung	Taïwan	10,3	10,6	-2,8
14	Anvers	Belgique	9,7	9,0	7,8
15	Dalian	Chine	9,5	10,1	-5,9
16	Xiamen	Chine	9,2	8,6	7,0
17	Tanjung Pelepas	Malaisie	9,1	8,5	7,1
18	Hambourg	Allemagne	8,8	9,7	-9,3
19	Los Angeles	Etats-Unis	8,2	8,4	-2,4
20	Long Beach	Etats-Unis	7,2	6,8	5,9

Source : Port de Rotterdam, d'après les autorités portuaires - 2016