

Colloque international de l'Institut royal des études stratégiques

« Les enjeux stratégiques des espaces maritimes »
Rabat, 30 novembre 2015

Transport maritime, logistique et développement

Michel Savy

- professeur émérite à l'Université de Paris Est (Ecole des Ponts, Ecole d'Urbanisme de Paris)
- membre du collège de l'ARAFER
- directeur de l'OPSTE
- chercheur au laboratoire SPLOTT (IFSTTAR)
- savy@enpc.fr

Plan de la présentation

- **Introduction : une approche "globale"**
- **1. Le transport maritime, support et objet de la mondialisation**
- **2. Du transport maritime à la chaîne de transport et à la logistique**
- **3. Les enjeux pour le Maroc**
- **Références**

Une approche "globale"

- L'économie mondiale est désormais "globale"
 - une large part de la production et des échanges est organisée à l'échelle mondiale, globale (division internationale du travail)
 - NB: les économies nationales et locales n'ont pas disparu!
 - les entreprises internationales et les filières sont gérées de manière cohérente, globale
 - le transport international, notamment maritime, est le support indispensable de ce système
- P. Lamy
 - "la globalisation repose sur deux outils : l'ordinateur et le conteneur"

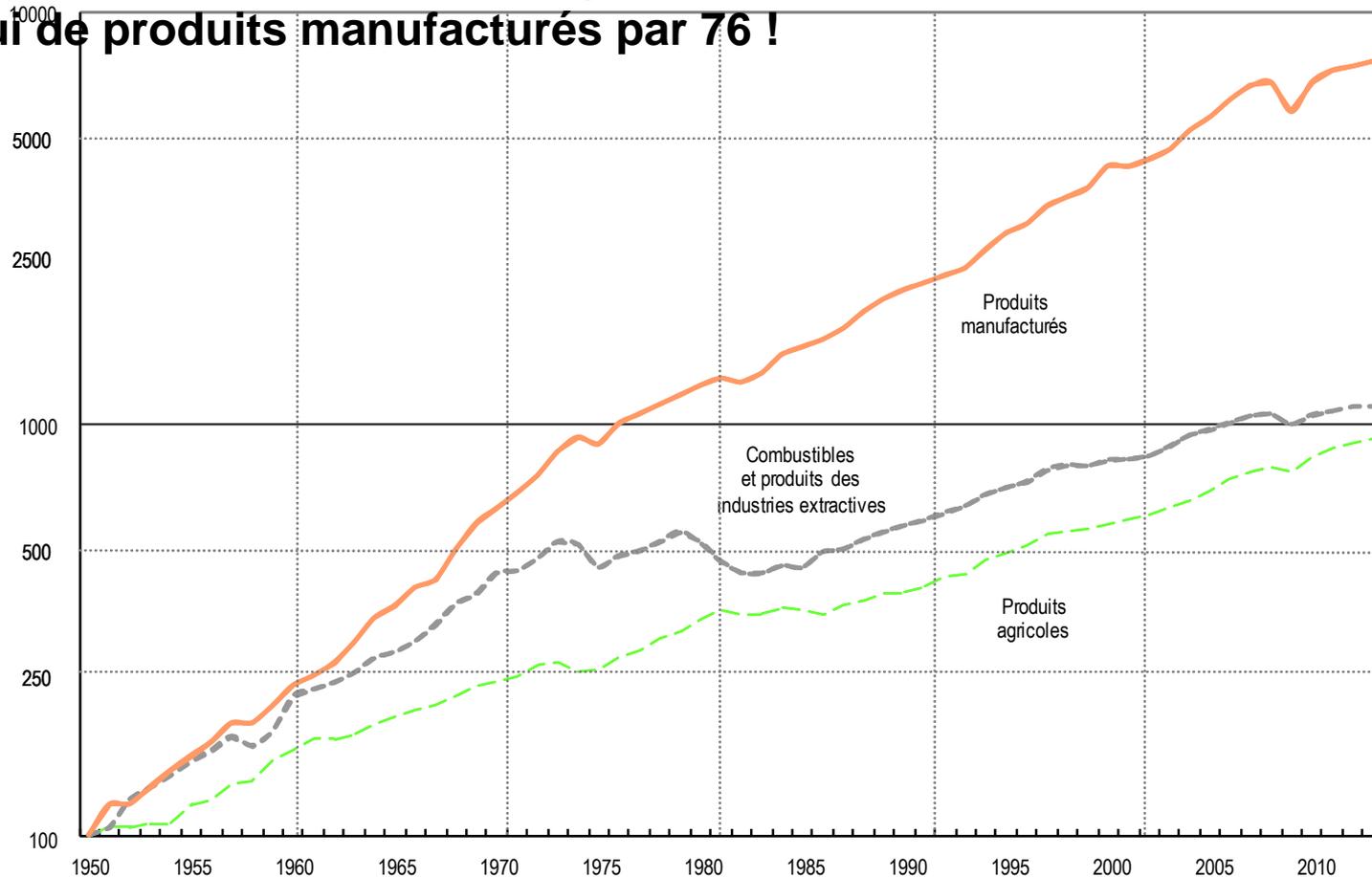
1. Le transport maritime, support et objet de la mondialisation

Internationalisation, globalisation

- Depuis plus de 60 ans, les échanges mondiaux croissent deux fois plus vite que la production
- De l'internationalisation à la globalisation
 - facilitation des mouvements de marchandises et de capitaux
 - d'un échange entre systèmes nationaux à des circuits transnationaux (le tiers du commerce international est interne aux groupes internationaux)
 - positionnement plus fin dans la division internationale du travail (de la spécialisation à la diversification), échange de composants (et pas seulement matières premières ou produits finis)
 - l'internationalisation n'aboutit pas à l'homogénéisation, mais à la différenciation !

Volume et structure des échanges internationaux

De 1950 à 2013, le commerce mondial de produits agricoles a été multiplié par 9, celui de produits miniers et énergétiques par 11 et celui de produits manufacturés par 76 !



Les deux modèles d'organisation du transport (et de la logistique)

Mode d'organisation	Planification (type 1)	Marché (type 2)
Cadencement	à la demande	uniforme
Gamme de chargeurs	offre dédiée	clients multiples, mutualisation
Réseau	lignes, navettes	maillé, <i>hub and spokes</i>
Service	différencié	standard
Productivité	massification économies d'échelle	agrégation économies d'envergure
Répétition	récurrent et flexible	régulier et à dates fixes
Régime, mode d'organisation	compte propre	compte d'autrui
Production et produit	coproduction	standard (<i>commodity</i>)
Contrat	pérenne, intégration	précaire, marché concurrentiel
Coût de gestion	coût de mise en place	coût de transaction
Maîtrise du transport	chargeur	transporteur

Globalisation du transport maritime

- Les transporteurs doivent s'organiser à la même échelle géographique que leurs clients, les chargeurs
- Internationalement, globalement
 - réseau "hub and spokes", noeuds et arcs, hiérarchisé (main ports et ports secondaires, lignes intercontinentales et feeders)
 - économie de réseau, optimum global, capacité de gestion
- De manière intégrée, de porte à porte (et non de port à port ou à travers de simples "correspondants")
- Economies d'échelle : navires PC de plus en plus grands
- Concentration financière, et alliances

2. Du transport maritime à la chaîne de transport et à la logistique

Chaîne de transport

- 3 niveaux d'intégration et de complexité
- Le transport maritime, système à acteurs multiples :
 - armateurs et leurs représentants
 - chargeurs et leurs représentants
 - commissionnaires
 - manutentionnaires, lamaneurs, pilotes, remorqueurs, etc.
 - autorités portuaires
 - administrations
 - etc.
- Chaîne de transport intégrée de bout en bout, multimodale et intermodale
- Le transport dans la filière logistique

Logistique et transport

- 3 définitions de la logistique
 - opérations logistiques
 - gestion logistique
 - industrie logistique en émergence
- Opérations logistiques
 - cinétiques (transport) et statiques (manutention, entreposage, emballage, préparation, etc.)
- Gestion logistique
 - opérations, organisationnelles, administratives, fiscales et financières
- Industrie logistique
 - le transport représente la plus grande part du coût logistique, les opérateurs logistiques sont presque tous issus du transport

Maîtrise du transport

- Enjeu du contrôle de la chaîne (cf. les deux modèles d'organisation, ci-avant), rapports de force (donneur d'ordre, sous-traitant)
- Chaîne intégrée "sans couture" (seamless)
- Pour le maritime, le passage par le port et la desserte de l'hinterland (transport terrestre) comptent autant que le "voreland"
 - carrier haulage
 - merchant haulage
- Développer la logistique dans les ports (valeur ajoutée, fidélisation du trafic), notamment pour les ports industriels (Anvers, Rotterdam, Tanger...)

La logistique dans l'économie moderne

- Economie "flexible", diminution des stocks, de la taille des envois, des délais (JAT) : une logistique adéquate
- Gestion des flux et gestion par les flux (de produits et d'information), dans l'entreprise et entre les entreprises (supply chain management)
- coût logistique : 10 % du PIB dans les pays développés, davantage ailleurs, avantage compétitif touchant tout le système de production et de distribution
- Enquête et classement de la Banque mondiale, *Connecting to Compete*, LPI (logistics performance index)
 - efficacité des procédures douanières
 - qualité des infrastructures de transport
 - concurrence sur le marché du fret
 - qualité des services logistiques
 - faculté de suivre les envois en temps de réel
 - ponctualité des livraisons à destination

3. Les enjeux pour le Maroc

Une économie émergente

- Progrès notoires du Maroc dans le classement de la Banque mondiale...
- Emergence
 - croissance
 - urbanisation
 - main d'oeuvre, formation, infrastructures, cadre juridique...
- Ouverture internationale
 - "statut avancé" de partenariat avec l'Union européenne
 - accueil d'investissements internationaux et exportation d'une part de la production (Renault, PSA, etc.)
 - rayonnement sur le Maghreb et l'Afrique occidentale
- Un hub pour le transport maritime et la logistique
 - à la croisée de deux corridors, Nord-Sud et Est-Ouest

Une stratégie nationale

- La stratégie de développement économique et d'aménagement du territoire (les deux dimensions sont liées) fait une large part à la logistique
- Documents de référence et institutions de mise en oeuvre
 - *Stratégie portuaire nationale à l'horizon 2030*
 - *Stratégie nationale de développement de la compétitivité logistique (+ AMDL)*
- Des orientations générales à la mise en oeuvre
 - rôle social et économique du secteur informel
 - "le diable est dans les détails", être attentif à l'application
- Le présent colloque en est l'illustration et y contribue

Références

- *Stratégie nationale de développement de la compétitivité logistique*, ministère de l'Équipement et des Transports, Royaume du Maroc, 2010.
- *La stratégie portuaire nationale à l'horizon 2030*, ministère de l'Équipement et des Transports, Royaume du Maroc, 2011.
- Savy M., Burnham J., *Freight Transport and the Modern Economy*, London, Routledge, 2013.
- *Connecting to Compete*, Trade Logistics in the Global Economy, World Bank, 2014.
- *La logistique en France. État des lieux et pistes de progrès*, rapport du comité scientifique171717, ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, ministère de l'Économie, de l'Industrie et du Numérique, mars 2015, 102 p.