Pourquoi les mers et Océans sont-ils vecteurs de la mondialisation ?

Depuis la nuit des temps, les mers et les océans ont joué un rôle important dans les Espaces essentiels de la mondialisation. Les mers et les océans ont aussi un rôle important dans une maritimisation inégale des économies. On peut se demander pourquoi les mers et Océans sont vecteurs de la mondialisation. D’abords nous verrons qu’ils jouent un rôle essentiel dans la mondialisation. Puis qu’il y a une maritimisation inégale des économies.

Les mers et les océans sont des espaces essentiel dans la mondialisation pour leurs nombreuses ressources. Par exemple, les Hydrocarbures off-shore fournissent trente pourcent de pétrole et vingt-sept pourcent de gaz. Dans ces ressources se trouvent aussi la pèche plus de quatre-vingt million de tonne chaque année et trente millions de tonne pour l’aquaculture. Enfin, une autre ressource sont les minerais. Parmi eux, figurent le sel ou le sable.

Les mers et les océans sont aussi des espaces essentiel dans la mondialisation car il participent dans des échanges essentiels grâce au portes conteneurs et au commerce maritime qui assume quatre-vingt-dix pourcent du transport de marchandise. Parmi ces activités maritimes se trouve les activités de loisir comme le tourisme ou les bateaux de croisières, qui en ce moment sont touchés par la pandémie du sars-cov2.

Les mers et les océans sont aussi des espaces essentiels dans la mondialisation parce qu’ils ont d’importantes routes majeures comme la Northen range reliant la chine à l’europe ou encore presque toutes les télécommunications, soit quatre-vingt-dix-neuf, sont maritimes.

En revanche, il y a aussi une maritimisation inégale des économies. En effet, il y a une concentration des activités maritimes autour d’autoroutes maritimes reliant les principaux pôles de l'économie mondiale (océan pacifique, indien, Atlantique Nord) réduisant ainsi l’aire de l’étendu de l’accès à ces autoroutes à certains pays. Mais ces pas ne sont pas laissés à l’abandon, ces derniers peuvent avoir accès à des complétions d’« autoroutes maritimes » qui seront plus spécialisées, par exemple la route des hydrocarbure, pour le moyen orient ou agricoles venant de l’Europe.

Il y a une maritimisation inégale des économies, celles-ci sont aussi parfois dues au Grandes façades, qui sont les interfaces des principales puissances économiques. Elles sont majoritairement en Asie, en chine, Malaisie ou Japon. Ces grandes façades se retrouvent aussi dans la Northen Range en Europe, ou aux Etats-Unis avec le Golfe du Mexique ou Megalopolis, au Brésil et majoritairement dans les pays riches et puissants. Quand les pays en sont dépourvus, il n’ont généralement pas de façade maritime.

Dans la maritimisation inégale des économies se trouvent aussi un développement des hub. Les hub sont des façades maritime organisées en ports hiérarchisés, un port principal qui redistribue au ports secondaires. Ces Hub sont divisés en terminaux appartenant aux grands armateurs., les principaux hub mondiaux sont tous en Asie. Les noms des hub sont Ningbo, Shangaï, Singapour, Tianjin.

Enfin, on a vu que le commerce maritime est inégalement répartit et qu’il faut généralement avoir des ressources ou une importance dans le commerce maritime pour avoir accès au grandes routes ou ports maritimes. Nous avons aussi vu que le commerce par voie maritime constitue la plus grande part du marché commercial. On peut se demander, avec cette croissance exponentielle du commerce maritime, si celle-ci ne finiras pas un jour par dominer tous le marché du commerce.

|  |
| --- |
| PLAN |
| Pourquoi les mers et Océans sont-ils vecteurs de la mondialisation ?  1) Des Espace essentiel dans la mondialisation  a. +++ ressources  i. Hydrocarbures off-shore (30 Pétrole,27% gaz)  ii. Pèche + acqua-culture (108 millions de tonne de poissons sont produit chaque année dans le monde)  iii. Minerais (sable, sel)  b. +++ échanges essentiels  i. Porte-conteneur  ii. Commerce maritime (a. 90% du transport des marchandises)  iii. +++ activité touristiques (croisières)  iv.  c. Des routes majeures  i. La Northen range  ii. Télécommunications +++ maritimes (99%)  2) Mer et océans au cœur d’enjeux mondiaux  A. Maritimisation des économies  b.  B. Ouvertures des échanges internationaux  a. Nouvelles routes maritimes (arctique)  b. Pb : Trouver une gestion durable de la terre  c. Trafic Maritime Mondial passe de 2,6 milliards de T (1970) à 11 milliards de T (2019)  II. Une maritimisation inégale des économies  A) Le concentration des activités maritimes  1) Transport maritime concentré autour d'une autoroute maritime reliant les principaux pôles de l'économie mondiale (océant pacifique, indien, Atlantique Nord)  2) "autoroute maritime" complétée par des routes plus spécialisées comme celle des hydorcabure (moyen orient) our agricoles venant de l'europe.  3) "autotoutes maritimes traversées par des autoroutes secondaires plus longues et moins intense.  B) Grandes facades, interfaces des principales pussances éconmiques  1) +++ en Asie : Chine, Malaisie, Japon  2) Northen Range en Europe  3) Etats-Unis: Golfe du Mexique,Megalopolis  4) Brésil  5) Présence de pays riches et puissants  6) Autres espaces dépourvus de facades maritimes  C) Il y a aussi un développement de hub  1) Façade maritime organisée en ports hiérachisés: (port principal qui redistribue, ports secondaires)  2) Hubs divisés en terminaux appartenant aux grands armateurs. (Principaux hub mondiaux: Ningbo, Shangai, Singapour, Tianjin, (tous en Asie) |