

BACCALAUREAT PROFESSIONNEL

U52

HISTOIRE-GEOGRAPHIE

SESSION 2010

Sujet 2

LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE EN ASIE DU SUD-EST

Document 1 : Les principaux ports à containers dans le monde

Document 2 : Le dynamisme de la ville de Shanghai

Document 3 : Le port de Yangshan près de Shanghai

Document 4 : Les échanges économiques en Asie du Sud-Est

Document 5 : Les principaux indicateurs de population et de richesse en Asie du Sud-Est

QUESTIONS

Question 1 (Document 1) *2 points*

Quelle place occupent les ports d'Asie du Sud-Est dans le trafic mondial de containers ?

Question 2 (Document 2) *2 points*

En quoi la ville de Shanghai manifeste-t-elle un dynamisme remarquable ?

Question 3 (Documents 1, 2 et 3) *3 points*

A l'aide de ces trois documents, analyser l'importance économique de Shanghai à l'échelle mondiale.

Question 4 (Document 4) *3 points*

Comment l'organisation des échanges traduit-elle le développement économique en Asie du Sud-Est ?

Question 5 (Document 5) *3 points*

Identifiez les disparités de développement en Asie du Sud-Est.

Question 6 *7 points*

À partir de vos connaissances, des informations tirées des documents et des réponses aux questions, vous rédigerez un texte sur le sujet suivant :

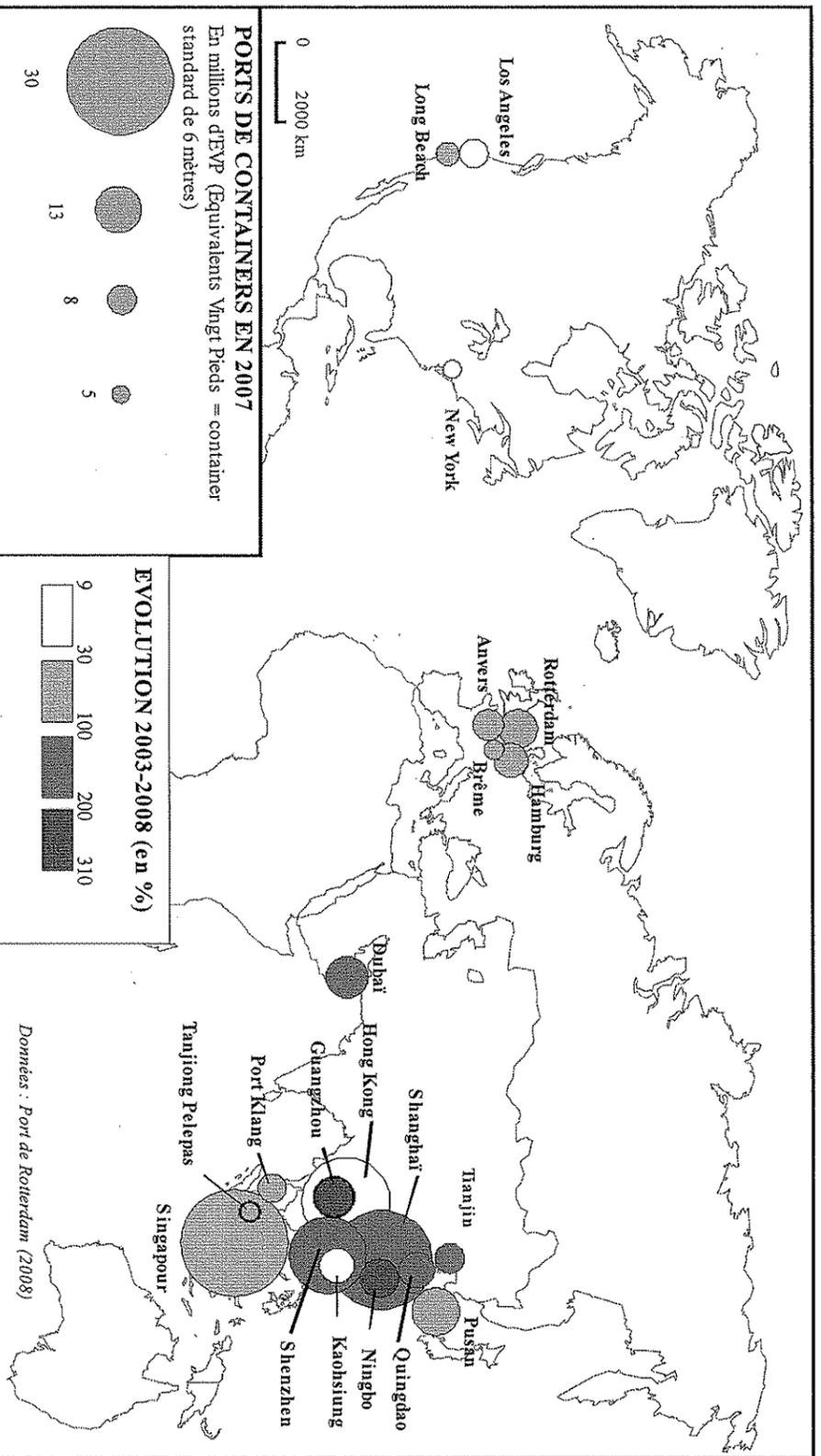
« Le développement économique en Asie du Sud-Est »

Vous pourrez, par exemple, organiser votre réponse à partir du plan suivant :

- La place de l'Asie du Sud-Est et les facteurs de son dynamisme économique.
- Les différences de développement à l'intérieur de cette zone économique.

Document 1

Les principaux ports à containers dans le monde



Document 2

Le dynamisme de la ville de Shanghai

Le Produit Intérieur Brut (PIB) par habitant de Shanghai est passé à 6000 dollars par an quand le reste du pays se situe à 1000 dollars. Entre 15 et 20 millions de citoyens sont agglomérés entre l'ancienne Shanghai de 1950 et la mer. Le delta du Yangzi Jiang est la région la plus développée de la Chine. Avec seulement 2% du territoire chinois, il possède 10 % de la population, contribue pour 31 % au PIB national et pour 38% au commerce extérieur. Il demeure la principale destination des investissements étrangers, frôlant les 50%. Plus remarquable encore : dans cette partie de la côte, le dynamisme des entreprises chinoises privées l'emporte sur les corporations sino étrangères, gage d'un développement plus autonome.

Premier port du monde, Shanghai a construit en mer, à 32 km de l'aéroport nouveau de Pudong, le port de Yangshan, sur une plate-forme artificielle de 160 hectares. Il traitera 5 millions de conteneurs d'ici 2020. (...) Mais la force de Shanghai est fondée aussi sur l'existence de nombreuses villes relais qui fournissent une part importante de la production mondiale d'un produit déterminé : Suzhou, 25 % des ordinateurs portables et 65 % des souris d'ordinateur ; Wenzhou, 50 % des chaussures et 90 % des briquets ; Fenshui, 80 % des stylos bille, etc.

Shanghai a vu sa structure économique changer. L'entrée à l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC) avait été anticipée dans la finance, les télécommunications, les infrastructures, les infrastructures associées à la téléphonie sans fil, les services aux entreprises et les conseils.

Source : Philippe Pelletier (dir), *Géopolitique de l'Asie*, Nathan, coll. « Nouveaux Continents », 2006.

Document 3

Le port de Yangshan près de Shanghai



Sources : <http://www.icce2010.cn/img/yangshan1.jpg>

Port de Yangshan, Chine. Le nouvel aménagement portuaire en eau profonde de Yangshan, près de Shanghai, exige la construction du pont de Donghai de 31,3 km. A l'heure actuelle, les neuf quais en exploitation ont une capacité annuelle estimative de 4,3 millions de conteneurs (équivalents vingt pieds). D'ici 2020, le port devrait compter 29 quais et pouvoir accueillir environ 14 millions de conteneurs.

Document 4

Les échanges économiques en Asie du Sud-Est

Les flux d'IDE (Investissements directs étrangers) préparent souvent un glissement des activités industrielles des pays industrialisés vers les pays à faible coût de main d'œuvre. Tous les pays asiatiques, à des degrés divers, sont concernés par ce processus. Pour de nombreuses raisons, la Chine est privilégiée. (...) Un système régional de sous-traitance, d'assemblage et de commercialisation se met rapidement en place. Les différents sites de Toyota aux Philippines, en Indonésie, en Malaisie et en Thaïlande s'échangent par exemple des boîtes de vitesse, des pièces de transmission, des équipements électroniques, voire des moteurs.

Des dynamiques comparables se rencontrent également dans des secteurs industriels à fort contenu technologique comme la construction électronique, l'informatique ou les télécommunications. Les trois quarts des téléviseurs et des appareils électroménagers « japonais » sont désormais fabriqués à l'étranger. (...) 60 à 70 % des magnétoscopes et du matériel hi-fi à Jakarta, des téléviseurs couleurs en Inde, des téléphones portables en Thaïlande, et des ordinateurs portables dans plusieurs autres pays. Mais il est rare que tous les composants de ces produits soient fabriqués sur place. On a parlé du « circuit intégré asiatique » pour désigner la division régionale du travail qui prévaut dans ce secteur : un ordinateur assemblé à Canton utilise un écran en provenance d'Indonésie, des microprocesseurs fabriqués à Singapour, un clavier monté aux Philippines...

Source : Vincent Thébaud, *Géopolitique de l'Asie*, Nathan, 2006.

Document 5

Les principaux indicateurs de population et de richesse en Asie du Sud-Est.

	Population (en millions)	PIB (en \$ par habitant)	Croissance annuelle (en %)	IDH (rang mondial)
Chine	1 328	2 460	9,9	68
Japon	128	34 022	2,7	7
Singapour	4,4	34 152	6,4	20
Corée du Sud	48	19 624	4	21
Taiwan	23	16 274	4,1	NC
Vietnam	87	808	7,5	87

Source : Armand Colin, Images économiques du monde 2008 et 2009