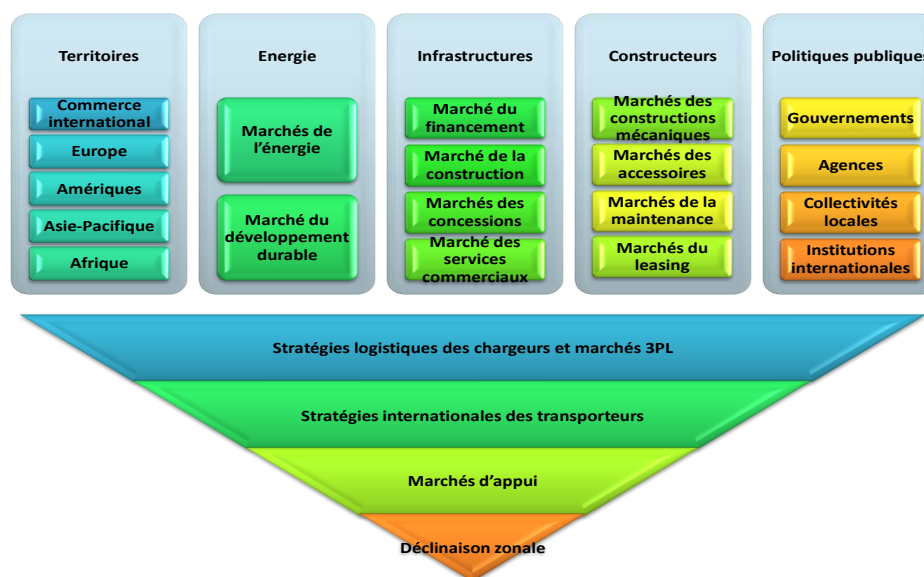


Corrigé

« Global Transport & Logistics Supply Chain

Examen de fin d'année des M1, 1405 2016

Fonctionnement général du modèle



17/04/2016

7

Question 1 : Dans quel(s) marché(s) ci-dessus faut-il classer Ferrovial, Newrest et Eurotunnel ?

- **Ferrovial** : marché des services commerciaux puisqu'il assure la restauration ferroviaire de la Renfe ; marché des concessions d'exploitation lorsqu'il opère les grands aéroports britanniques ou les autoroutes italiennes ; marché de la construction puisque c'est son métier de base
- **Newrest** : marché des services commerciaux (restauration ferroviaire)
- **Eurotunnel** : marché des concessions d'exploitation comme concessionnaire exploitant du tunnel sous la Manche ; marché des transports (M2) puisqu'il est opérateur ferroviaire. acteur du marché du leasing puisqu'il loue également des bateaux
- Par ailleurs, Eurotunnel est présent sur les marchés européens ; Newrest, sur les marchés européens et africains ; Ferrovial est présent sur les marchés européens et américains

Question 2 : En 2013/2014, de combien de milliards de dollars pèse le commerce international des équipements nécessaires à la construction des infrastructures ?

Voir page 25 du cours 1 du 26 mars. Commerce international = 18 000 milliards de dollars (2014) ; part 20 % environ (2013); réponse : 3 600 milliards de dollars (environ)

Réponse de Mathilde, cotée 1 point : « En 2013, le commerce international des équipements nécessaires à la construction des infrastructures pèse 3.600 milliards de dollars. »

Question 3 : En 2013/2014, de combien de milliards de dollars pèse le commerce international des équipements nécessaires aux investissements dans les infrastructures ?

Voir page 25 du cours 1 du 26 mars. Commerce international = 18 000 milliards de dollars (2014) ; part 25 % environ (2013); réponse : 4 500 milliards de dollars (environ)

Réponse de Mathilde, cotée 1 point : « En 2013, le commerce international des équipements nécessaires aux investissements dans les infrastructures pèse 4.500 milliards de dollars. »

Question 4 : Compte tenu des 2 réponses précédentes, qualifiez de trois termes différents les caractéristiques de cet ensemble de marchés mondiaux.

Réponse de Danny, cotée 1 point : « marché mondialement important ; mobilisation importante de capitaux mondiaux ; marché porteur pour le commerce mondial »

Question 5 : Suite aux 3 questions précédentes, quel(s) chiffre(s) vous manque-t-il pour disposer de la valeur mondiale complète du marché des infrastructures fixes et mobiles ?

La question portait sur le commerce international. Il manque donc le chiffre d'affaires des entreprises des travaux publics qui réalisent les infrastructures en jouant hors de leurs frontières. Ce chiffre n'est pas à rechercher dans les chiffres du commerce international de marchandises, il est à rechercher dans les chiffres du commerce international des services.

Réponse de Solène, cotée 1 point « ... il manque également les chiffres de la construction (création, maintenance) »

Question 6 : Doit-on calculer la rentabilité économique et financière d'un investissement dans une infrastructure fixe quand l'investissement est public ?

Oui bien sûr ! La gestion des fonds publics doit être encore plus rigoureuse que la gestion des fonds privés, on devrait donc être encore plus exigeant s'agissant de la vérification de leur emploi. Ce n'est pas parce que cela sert à un service public, ou à l'intérêt général, que cela ne doit faire obstacle à ce calcul (voir cours N°3 du 7 mai Page 40)

Réponse de Julien, cotée 1 point « C'est une donnée essentielle car elle permet de sélectionner ou non un projet en fonction des retombées économiques espérées. On utilise souvent la VAN »

Question 7 : A votre avis, sur combien d'années s'amortit un investissement dans une infrastructure fixe et pourquoi ?

Au moins 30 ans. Premièrement, ces équipements sont prévus durer longtemps, deuxièmement, plus on étale l'amortissement économique, meilleur est l'EDITDA et plus l'investisseur augmente la part des capitaux nécessaires pour investir ailleurs (lorsqu'il privilégie l'investissement à la seule rémunération du capital)

Réponse de Kevin, cotée 1 point : « L'investissement dans une infrastructure fixe s'amortit sur une trentaine d'année, sur le plan comptable c'est plus avantageux. »

Question 8 : Comment pouvez-vous caractériser le lien entre marché des services commerciaux sur les infrastructures et marché des concessions ?

Réponse d'Arthur, cotée 1 point : « Ils sont interdépendants. Le marché des services commerciaux apporte une plus-value à la concession (d'exploitation). Cela permet de maximiser les profits. »

Question 9 : Quelle est la donnée de base essentielle qu'il faut analyser pour bien négocier une concession d'exploitation d'une infrastructure de transport

Le trafic.

Réponse de Danny, cotée 1 point : « Les flux de circulation (sont) la base de données essentielle à analyser pour bien négocier une concession d'exploitation. »

Question 10 : En dehors des risques liés à la Qualité de l'emprunteur, quelle est la condition essentielle pour investir sans risque dans une infrastructure de transport ?

Analyser la prévision de trafic

Réponse de Vincent, cotée 1 point : « Il faut aller sur une infra répondant à une demande forte, au potentiel client fort. »

Question 11 : A quoi sert une infrastructure de transport fixe et quelles sont ses qualités essentielles attendues ?

Voir cours N°1 du 26 mars, pages 11 à 24

Réponse de Mehdi, cotée 1 point : « Une infrastructure de transport permet la circulation et la mobilité des biens et des personnes. On attend donc de ces infrastructures qu'elles soient accessibles et qu'elles facilitent la circulation et la mobilité, en termes de temps de trajet, de continuité et de fluidité »

Question 12 : Une grande entreprise industrielle qui fabrique des moyens mobiles présente sur les marchés mondiaux a-t-elle intérêt à assurer le financement des achats de ces clients ? Citez un exemple de montage.

Oui. Réponse dans le cours N°1 et N°2 du 2 avril, pages 45 à 52, exemples d'Airbus et de Boeing

Réponse d'Arthur, cotée 1 point : « Oui évidemment, l'exemple avec Airbus qui a investi dans une banque islamique en Arabie Saoudite dans le but de vendre ses avions plus facilement »

Question 13 : Quel type de rendement attendre d'un investissement dans une infrastructure de transport ?

Un rendement relativement modeste mais stable, régulier, et de long terme

Réponse de Mouloud, cotée 1 point : « Un rendement (très) élevé (4 à 5 %) grâce aux péages sur l'utilisation de cette dernière

Question 14 : Quel type d'acteur du marché du financement présente-t-il le meilleur profil pour financer les infrastructures de transport fixes ?

Les assureurs, en raison de la politique de gestion prudentielle

Réponse d'Arthur, cotée 1 point : « Les fonds de pension, assurances... qui cherchent un placement « sûr » et rentable sur le long terme. »

Question 15 : Décrivez en quelques mots comment doit se mesurer la productivité du cœur de métier d'un grand aéroport international

Voir cours N° 3 du 9 avril

Réponse de César, cotée 1 point : «Un aéroport à une capacité maximale définie lors de sa conception en termes de nombre de passagers, nombre de décollages et atterrissages. C'est donc le mouvement par unité de temps qui sera l'indicateur principal de mesure (...)

Question 16 : Décrivez en quelques mots le business model gagnant d'un grand aéroport

Voir cours N° 3 du 9 avril

Réponse de Bruno, cotée 1 point : « Une productivité sur le cœur de métier élevée, des services commerciaux performants, beaucoup de parkings »

Réponse de Solène, cotée 1 point : « (...) est de faire voler le plus d'avions pour avoir le plus de passagers qui vont dépenser dans les boutiques, les restaurants et les parkings »

Question 17 : Décrivez en quelques mots comment doit se mesurer la productivité du cœur de métier d'un grand terminal portuaire conteneurisé

Voir cours N° 3 du 16 avril

Réponse de Mouloud, cotée 1 point « le nombre de mouvements (d'EVP) par grues par heure de travail et dans ce cas de figure, les ports chinois sont à la pointe. »

Question 18 : Décrivez en quelques mots le business model gagnant d'un grand terminal portuaire de conteneurs

Voir cours N° 3 du 16 avril

Réponse de Bruno, cotée 1 point : « Une productivité élevée, la capacité à accueillir de grands navires, une bonne intermodalité, des coûts salariaux bas (voir automatisation bientôt) »

Question 19 : Aujourd'hui, quel est le chiffre d'affaires mondial des aéroports et à quel degré ce marché est-il concentré selon vous ?

139 milliards de dollars. Ce chiffre est à la page 57 du cours N°3 du 9 avril

Réponse de Vincent, cotée 1 point : « Les revenus étaient en 2015 de 139 milliards de dollars et concentrés autour de grands groupes concessionnaires qui récupèrent les aéroports du fait de la crise de la dette souveraine »

Question 20 : Aujourd'hui, quel est le chiffre d'affaires mondial des terminaux portuaires de conteneurs et à quel degré ce marché est-il concentré selon vous ?

Voir cours N° 3 du 16 avril et les échanges en cours

La moyenne 2015 des 3 principaux opérateurs mondiaux (APM, PSA, DPW) donne 76 dollars l'EVP manutentionné (2015). Le CA est donc possiblement 79 x 600 millions d'EVP soit 47 milliards de dollars

Excellente réponse de Julien, cotée 1 point : « (environ 50 milliards. Le marché est concentré en oligopole avec 3 grands acteurs mondiaux (...))

Question 21 : Pourquoi y-a-t-il une différence entre le trafic mondial de conteneurs transbordés dans les ports et le trafic maritime mondial de conteneurs ?

Voir cours N° 3 du 16 avril

On a passé du temps sur cette question en cours. Les ports maritimes ne sont pas les seuls lieux de transbordement du trafic de conteneurs.

Réponse de Mouloud, cotée 1 point : « Le trafic mondial transbordé dans les ports inclut les autres modes de transport tels que le fer et la route (...) alors que le trafic maritime mondial (ne) prend en compte que les EVP qui sont mis à bord des navires et qui représentent environ 170 millions.

Question 22 : Quel risque principal pèse actuellement sur le secteur bancaire chinois ?

Il échange les dettes des entreprises chinoises contre de la liquidité, il reprend donc des créances à risques qui sont susceptibles de fragiliser les banques en cas de défaut

Réponse de Paola, cotée 1 point : « La chine a un ralentissement de son économie et les banques chinoises (échantent les dettes des entreprises contre des obligations) qui ne valent rien, car la Chine n'est pas une économie de marché (...)

Question 23 : Quel risque la politique monétaire chinoise fait-elle courir aujourd'hui à l'économie mondiale, notamment à l'industrie ?

Par le mécanisme décrit à la question 22, elle permet de maintenir à flot des entreprises en grande difficulté autrement, lesquelles pour survivre pratiquent des prix bas à l'exportation qui déstabilisent des pans entiers des industries concurrentes à travers le monde

Question 24 : Comment fonctionne et s'optimise le modèle de concession autoroutière en France ?

Voir cours N° 3 du 7 mai

Réponse d'Arnaud, cotée 1 point : « Le modèle fonctionne par la concession de portions d'autoroute avec un péage. Ce dernier devant initialement servir à rembourser les coûts de construction, finance aussi les frais d'entretien

Réponse de Julien, cotée 1 point : « Les groupes privés construisent et l'état donne les concessions. Si les retours sur investissement sont bons, le concessionnaire doit investir dans le réseau. »

Question 25 : Quelle est la stratégie qui se dessine pour développer la valeur ajoutée des concessions dans le futur ?

Voir cours N° 3 du 7 mai

Réponse de Mehdi, cotée 1 point : « Faire payer de nouveaux services (telles que les données des usagers, du trafic, via une infrastructure connectée. (...)

Question 26 : Décrivez les stratégies envisageables pour dynamiser le chiffre d'affaires des concessionnaires sur les infrastructures ?

Voir cours N° 3 du 7 mai

Réponse de Mehdi, cotée 1 point : « Créer de nouveaux services notamment sur les aires de repos (bornes de recharge, offre commerciale et restauration), et surtout, le traitement des données des usagers et du trafic pour le fluidifier et l'optimiser et en récolter une base données qui se monnaie. »

Question 27 : Si vous étiez investisseur, miseriez-vous des fonds dans une entreprise qui voudrait prendre des parts de marchés dans les concessions dans le monde entier ? Justifiez votre réponse

Réponse de Bruno, cotée 1 point : « Oui car les perspectives mondiales sont intéressantes. Si cette stratégie est risquée car nécessitant des investissements importants et une chaîne logistique complexe, elle permet de se prémunir contre les chocs régionaux. »

Réponse de Cynthia, cotée 1 point : « Oui car le marché des infrastructures, bien qu'affecté par la crise économique, reste rentable, encore plus dans les pays en voie de développement »

Question 28 : -a-t-il un marché des concessions d'exploitation des gares voyageur en Europe?

Non, bien sûr. Même si le marché des services commerciaux (toilettes, restauration, commerces) commence à se libéraliser, aucun état européen n'a encore confié l'exploitation d'une gare à un opérateur privé

Réponse parfaite de Mathilde, cotée 1 point : « Il n'existe pas de marchés des concessions d'exploitation des gares voyageurs en Europe car elles sont encore généralement gérées par les entreprises de transports ferroviaires. Cependant, il existe un marché émergent pour les services commerciaux au sein des gares. »

Question 29 : Quelle est la tendance mondiale du marché global de la supply chain du transport et de la logistique et expliquez-en les raisons ?

Cette question ne concernait pas les marchés transport et logistique des chargeurs, puisque c'est l'objet du cours de M2. Elle ne concernait que la supply chain amont, c'est-à-dire les marchés d'infrastructures du cours de M1. Ces marchés d'infrastructures supportent les stratégies d'exploitation et de développement international des transporteurs, des entreprises de logistiques et des chargeurs, à voir en M2.

Un seul étudiant a répondu correctement, ci-après la réponse de César notée 1 point : « Le marché de la supply chain répond à des impératifs de mode de consommation et de production de différents jeux d'acteurs. L'exploitation des infrastructures est une des clés pour garantir une chaîne logistique mondialisée performante. C'est autant en amont et en aval que la chaîne logistique se développe rapidement avec des dynamiques de marchés qui mettent en œuvre des acteurs mondialisés auparavant opérant à l'échelle nationale. »