

CONFERENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE ET LE DEVELOPPEMENT

Genève

**ÉTUDE**  
**SUR LES TRANSPORTS MARITIMES**  
**2001**  
**Chapitre II**

**Nations Unies**  
**New York et Genève, 2001**

## Chapitre II

# STRUCTURE ET RÉGIME DE PROPRIÉTÉ DE LA FLOTTE MONDIALE

*Le présent chapitre analyse la dynamique de l'offre dans l'industrie maritime mondiale. On y trouvera des données et des informations générales sur la structure et le régime de propriété de la flotte mondiale. Il fournit également une vue d'ensemble des livraisons et des démolitions de navires, du tonnage en commande, des prix des navires neufs et du marché des navires d'occasion.*

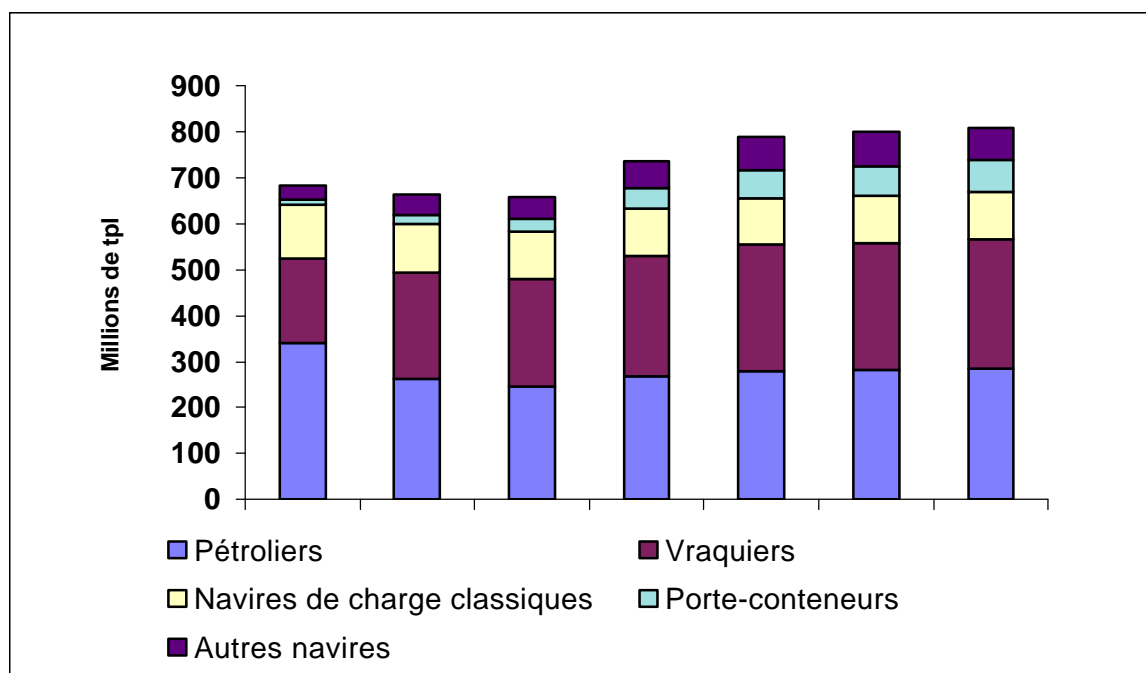
### A. STRUCTURE DE LA FLOTTE MONDIALE

#### *Principaux types de navires*

40. Le graphique 4 et le tableau 6 contiennent des séries chronologiques comparatives sur la flotte mondiale pour 1999, 2000 et 2001. Au 1<sup>er</sup> janvier 2001, la capacité totale de la flotte marchande mondiale s'élevait à 808,4 millions de tonnes de port en lourd (tpl), chiffre supérieur de 1,2% à celui de 2000, année où la flotte mondiale avait augmenté de 1,3% par rapport à l'année précédente. Les livraisons de navires neufs ont représenté 44,4 millions de tpl, tandis que les démolitions se sont montées à 22,2 millions de tpl. Les pertes et les désarmements de navires sont aussi venus en déduction du tonnage total, ce qui laisse un gain net de 9,4 millions de tpl en 2000 (10,3 millions de tpl en 1999).

GRAPHIQUE 4

Composition de la flotte mondiale par principaux types de navires, pour certaines années



Source: Secrétariat de la CNUCED, données fournies par Lloyd's Maritime Information Services (Londres).

TABLEAU 6

**Répartition de la flotte mondiale par grandes catégories de navires, 1999-2001<sup>a</sup>**  
(En milliers de tpl – chiffres au 1er janvier)

<i>Principaux types de navires</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>Variation en pourcentage 2000/2001</i>
Pétroliers	279 509	282 458	285 442	1,1
Vraquiers	35,4	35,4	35,3	
Minéraliers-vraquiers-pétroliers	275 519	276 091	281 655	2,0
Minéraliers-vraquiers	34,9	34,6	34,8	
Navires de charge classiques	17 720	16 723	11 391	-31,9
Porte-conteneurs	2,2	2,1	1,4	
Autres navires	257 799	259 368	270 264	4,2
Méthaniers	32,7	32,5	33,4	
Chimiquiers	101 259	101 481	102 653	1,2
Navires-citernes divers	12,8	12,7	12,7	
Transbordeurs et autre navires à passagers	61 147	63 637	69 216	8,8
Autres	7,8	8,0	8,6	
Total mondial	71 291	75 328	69 412	-7,9
Pétroles	9,1	9,3	8,6	
Vraquiers	16 471	17 334	18 525	6,9
Minéraliers-vraquiers-pétroliers	2,1	2,1	2,3	
Minéraliers-vraquiers	7 740	7 813	8 044	3,0
Navires de charge classiques	1,0	1,0	1,0	
Porte-conteneurs	885	849	768	-9,5
Autres navires	0,1	0,1	0,1	
Méthaniers	4 803	4 944	5 038	1,9
Chimiquiers	0,6	0,6	0,6	
Navires-citernes divers	41 392	44 388	37 037	-16,6
Transbordeurs et autres navires à passagers	5,3	5,5	4,6	
Autres	788 725	798 995	808 377	1,2
Total mondial	100,0	100,0	100,0	

Source : Secrétariat de la CNUCED, sur la base de données fournies par Lloyd's Maritime Information Services (Londres).

<sup>a</sup> Les parts en pourcentage sont indiquées en italique.

41. Les flottes de pétroliers et de transporteurs de vrac sec ont encore augmenté en 2000, de 1,1% et 2,0% respectivement. Ces deux catégories de navires ont représenté 70,1% du tonnage total en 2000, chiffre en légère progression par rapport à l'année précédente (70,0%). La flotte de navires de charge classiques s'est accrue de 1,2% en 2000 et a constitué 12,7% de la capacité totale de la flotte mondiale. Les porte-conteneurs, dont la capacité totale a augmenté de 8,8%, soit de 5,6 millions de tpl, représentent maintenant 8,6% du tonnage de port en lourd total de la flotte mondiale. Ce taux relativement élevé témoigne de la proportion croissante de produits manufacturés échangés, qui sont généralement transportés en conteneurs. Le tonnage de port en lourd total des flottes de transporteurs de gaz liquéfié (transporteurs de GNL et de GPL principalement) et de transbordeurs/navires à passagers a été en progression constante.

## Flotte mondiale de porte-conteneurs

42. La flotte mondiale de porte-conteneurs cellulaires intégraux s'est encore sensiblement accrue en 2000, tant en nombre d'unités qu'en capacité EVP, pour s'établir à 2 595 navires d'une capacité totale de 4 734 079 EVP début 2001, représentant un accroissement de 6,6% du nombre de navires et de 10,1% de la capacité EVP par rapport à l'année précédente (voir tableau 7). La taille des navires a également continué à augmenter, la capacité de charge moyenne par unité passant de 1 766 EVP en 1999 à 1 824 EVP en 2000, avec la construction d'unités de plus gros tonnage dans le but de réaliser des économies d'échelle et, partant, de réduire les coûts d'exploitation. Début 2001, l'intérêt très net pour les gros porte-conteneurs ne s'était pas démenti. Les commandes pour l'année portaient au total sur 375 navires, dont 127 unités de plus de 4 000 EVP et 109 d'une capacité comprise entre 2 000 et 3 999 EVP. Les autres bâtiments se situaient, pour la plupart, dans la gamme des 1 000 à 1 999 EVP.

TABLEAU 7

**Porte-conteneurs cellulaires intégraux: répartition de la flotte mondiale et de la capacité (exprimée en EVP)  
par groupes de pays, en 1999, 2000 et 2001**  
(Chiffres au 1er janvier)

<i>Pavillon d'immatriculation, par groupes de pays</i>	<i>Nombre de navires</i>			<i>Capacité en EVP et part en pourcentage</i>		
	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>
Total mondial	2 365	2 433	2 595	4 061 653	4 297 874	4 734 079
			<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>
Pays développés à économie de marché	728	693	724	1 561 060	1 530 655	1 665 709
			<i>27,9</i>	<i>38,4</i>	<i>35,6</i>	<i>35,2</i>
Principaux pays de libre immatriculation	887	944	1 003	1 545 818	1 698 576	1 919 117
			<i>38,7</i>	<i>38,1</i>	<i>39,5</i>	<i>40,5</i>
Total : pays développés à économie de marché et principaux pays de libre immatriculation	1 615	1 637	1 727	3 106 878	3 229 231	3 584 826
			<i>66,6</i>	<i>76,5</i>	<i>75,1</i>	<i>75,7</i>
Pays d'Europe centrale et orientale, y compris l'ex-URSS	35	34	32	26 331	26 699	25 457
			<i>1,2</i>	<i>0,6</i>	<i>0,6</i>	<i>0,5</i>
Pays socialistes d'Asie	90	89	106	94 863	96 450	105 344
			<i>4,1</i>	<i>2,3</i>	<i>2,2</i>	<i>2,2</i>
Pays en développement	542	587	644	691 328	803 135	883 883
			<i>24,8</i>	<i>17,0</i>	<i>18,7</i>	<i>18,7</i>
<i>dont :</i>						
Afrique	10	10	11	110 265	10 719	10 841
			<i>0,4</i>	<i>0,3</i>	<i>0,2</i>	<i>0,2</i>
Amériques	162	192	214	157 836	214 153	253 822
			<i>8,2</i>	<i>3,9</i>	<i>5,0</i>	<i>5,4</i>
Asie	365	380	416	516 431	572 212	617 768
			<i>16,0</i>	<i>12,7</i>	<i>13,3</i>	<i>13,0</i>
Europe	5	5	3	6 035	6 051	1 452
			<i>0,1</i>	<i>0,1</i>	<i>0,1</i>	<i>0,0</i>
Océanie	0	0	0	0	0	0
			<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Autres pays	83	86	86	142 253	142 359	134 569
			<i>3,3</i>	<i>3,5</i>	<i>3,3</i>	<i>2,8</i>

Source : Secrétariat de la CNUCED, sur la base de données fournies par Lloyd's Maritime Information Services (Londres).

<sup>a</sup> Les parts en pourcentage sont indiquées en italique.

*Répartition par âge de la flotte marchande mondiale*

43. Le tableau 8 fournit des données sur la répartition moyenne de la flotte marchande mondiale par catégories de navires et par groupes de pays et territoires. La moyenne d'âge de l'ensemble de la flotte mondiale a diminué en 2000, passant de 13,9 ans en 1999 à 14,1 ans en 2000. Au niveau des différentes catégories de navires, l'âge moyen des navires-citernes a un peu augmenté, s'établissant à 14,1 ans en 2000. Le pourcentage de navires-citernes de 15 ans et plus est passé de 47,6% en 1999 à 47,8% en 2000, par suite du ralentissement des activités de démolition enregistré cette année-là (13,5 millions de tpl contre 16,7 millions de tpl en 1999). La moyenne d'âge de la flotte de transporteurs de vrac sec a légèrement baissé, de 13,8 ans en 1999 à 13,2 ans. Les porte-conteneurs, dont l'âge moyen est passé de 9,7 à 10,4 ans, constituent toujours la catégorie de navires la plus jeune, la proportion de bâtiments âgés de 0 à 4 ans (33,4%) y étant plus élevée que dans toutes les autres catégories de navires.

TABLEAU 8  
**Répartition par âge de la flotte marchande mondiale, par catégories de navires, au 1er janvier 2001**  
*(Pourcentage du tonnage total en tpl)*

Groupe de pays	Catégorie de navires	0 à 4 ans	5 à 9 ans	10 à 14 ans	15 à 19 ans	20 ans et plus	Âge moyen (années)	
							2001 <sup>a</sup>	2000 <sup>a</sup>
<b>Total : monde</b>	Toutes catégories de navires	18,8	18,4	12,7	16,3	33,8	13,9	14,1
	Pétroliers	16,6	23,5	12,1	8,8	39,0	14,1	13,9
	Vraquiers	20,4	16,7	14,3	23,9	24,7	13,2	13,8
	Navires de charge classiques	11,1	10,0	10,4	19,8	48,7	17,0	17,3
	Porte-conteneurs	33,4	22,9	12,2	11,0	20,5	10,4	9,7
	Autres navires	18,1	12,7	12,4	16,1	40,7	15,0	14,9
<b>Pays développés à économie de marché</b>	Toutes catégories de navires	19,8	18,8	13,8	15,1	32,5	13,6	13,8
	Pétroliers	17,6	20,5	11,1	9,0	41,8	14,5	14,2
	Vraquiers	15,8	18,4	16,7	25,8	23,5	13,5	14,6
	Navires de charge classiques	17,7	16,7	12,9	18,3	34,4	14,3	14,6
	Porte-conteneurs	37,3	19,1	13,9	7,9	21,8	10,2	9,2
	Autres navires	19,8	16,1	16,9	16,7	30,4	13,6	13,9
<b>Principaux pays de libre immatriculation</b>	Toutes catégories de navires	19,6	19,9	12,9	16,1	31,5	13,5	13,7
	Pétroliers	14,6	27,6	12,3	7,5	38,1	13,9	13,8
	Vraquiers	22,8	15,3	14,7	24,1	23,2	12,8	13,6
	Navires de charge classiques	14,9	11,2	11,6	22,8	39,4	15,6	16,2
	Porte-conteneurs	32,2	26,0	11,7	10,7	19,4	10,2	9,6
	Autres navires	21,1	11,7	9,0	13,2	45,0	15,1	14,2
<b>Total partiel</b>	Toutes catégories de navires	19,7	19,6	13,2	15,8	31,8	13,5	13,7
	Pétroliers	15,6	25,1	11,9	8,0	39,4	14,1	13,9
	Vraquiers	21,2	16,0	15,1	24,5	23,2	13,0	13,9
	Navires de charge classiques	15,9	13,1	12,0	21,2	37,7	15,1	15,7
	Porte-conteneurs	34,5	22,9	12,7	9,4	20,5	10,2	9,4
	Autres navires	20,4	13,9	13,0	15,0	37,7	14,3	14,1

TABLEAU 8 (suite)

Groupe de pays	Catégorie de navires	0 à 4 ans	5 à 9 ans	10 à 14 ans	15 à 19 ans	20 ans et plus	Âge moyen (années)	
							2001 <sup>a</sup>	2000 <sup>a</sup>
<b>Pays d'Europe centrale et orientale</b>	Toutes catégories de navires	2,3	7,7	15,5	20,6	53,9	18,6	19,0
	Pétroliers	1,9	1,4	14,8	21,7	60,2	19,7	20,0
	Vraquiers	0,0	11,5	10,7	26,0	51,8	18,7	19,5
	Navires de charge classiques	3,0	6,7	16,7	17,4	56,3	18,7	18,9
	Porte-conteneurs	16,8	12,4	18,7	22,3	29,7	14,2	15,3
	Autres navires	2,4	9,8	19,5	19,1	49,2	17,9	18,2
<b>Pays socialistes d'Asie</b>	Toutes catégories de navires	5,3	14,4	7,8	15,4	57,1	18,1	18,1
	Pétroliers	3,2	23,1	14,1	8,8	50,9	16,8	16,5
	Vraquiers	7,3	17,1	5,0	15,8	54,8	17,5	17,4
	Navires de charge classiques	3,5	4,5	6,6	15,3	70,0	20,2	20,1
	Porte-conteneurs	6,0	25,0	18,4	28,2	22,4	14,1	14,5
	Autres navires	3,7	9,7	6,0	15,5	65,2	19,4	19,4
<b>Pays en développement (sauf pays de libre immatriculation)</b>	Toutes catégories de navires	20,0	15,8	11,3	17,7	35,2	14,1	14,2
	Pétroliers	22,6	17,7	12,2	10,9	36,5	13,6	13,3
	Vraquiers	21,5	18,3	13,8	23,8	22,7	12,7	12,9
	Navires de charge classiques	6,2	6,7	7,0	18,9	61,3	19,0	19,3
	Porte-conteneurs	37,8	23,3	6,4	12,6	19,9	10,0	9,1
	Autres navires	14,5	9,2	9,6	20,6	46,2	16,4	16,9

Source : Secrétariat de la CNUCED, sur la base de données fournies par Lloyd's Maritime Information Services (Londres).

<sup>a</sup> Pour calculer l'âge moyen, on a postulé que, dans chaque groupe d'âge, la structure par âge correspondait à une répartition régulière entre la limite inférieure et la limite supérieure. Pour les navires de 20 ans ou plus, on a postulé que l'âge médian était de 23,5 ans.

44. Par groupes de pays, c'est encore dans les principaux pays de libre immatriculation que la moyenne d'âge des navires, toutes catégories confondues, a été la plus basse (13,5 ans en 2000 contre 13,7 ans en 1999), les navires neufs étant de plus en plus souvent immatriculés sous pavillon de libre immatriculation. Dans les pays développés à économie de marché, la moyenne d'âge de la flotte est demeurée basse, de 13,6 ans en 2000 contre 13,8 ans en 1999. Dans ce groupe de pays, l'âge moyen des porte-conteneurs a augmenté d'un an pour passer à 10,2 ans en 2000, alors qu'il était de 9,2 ans en 1999. L'âge moyen de l'ensemble des navires immatriculés dans les pays en voie de développement (à l'exclusion des principaux pays de libre immatriculation) a légèrement reculé, de 14,2 ans en 1999 à 14,1 ans en 2000. Dans ce groupe de pays, la moyenne d'âge des navires de charge classiques est pratiquement double de celle des porte-conteneurs. L'âge moyen des navires immatriculés dans les pays socialistes d'Asie est resté de 18,1 ans en 2000. Ce sont toujours les pays d'Europe centrale et orientale qui ont la flotte la plus vieille (moyenne d'âge: 18,6 ans en 2000 contre 19,0 ans en 1999), composée aux trois quarts de bâtiments construits il y a plus de 15 ans, parmi lesquels les navires-citernes constituent la classe d'âge la plus élevée (19,7 ans).

*Livraison de navires neufs*

45. Les activités de construction navale, exprimées en tonnes de port en lourd, ont atteint un niveau sans précédent, 44,4 millions de tpl ayant été livrés en 2000 (voir tableau 9), soit environ 10% de plus qu'en 1999. Le nombre total d'unités livrées est passé de 940 en 1999 à 1 544 en 2000. Ce chiffre élevé est essentiellement dû, une fois encore, aux livraisons de navires-citernes (21,0 millions de tpl), qui ont augmenté de 10% par rapport à celles de 1999. A noter également qu'en 2000 il a été livré davantage de gros pétroliers, dont le tonnage de port en lourd moyen a été de 134 600 tpl contre 118 600 tpl en 1999. Dans le secteur des transporteurs de vrac sec, le nombre de navires neufs a quelque peu régressé, de 195 unités en 1999 à 193 unités en 2000, mais le tonnage total est passé de 13,0 à 13,4 millions de tpl, le tonnage de port en lourd moyen par navire se maintenant à 66 000 tpl. Dans les autres secteurs, y compris ceux des navires de charge classiques et des porte-conteneurs, les constructions neuves ont augmenté tant en nombre qu'en tonnage de port en lourd, pour atteindre 1 195 unités et 10,0 millions de tpl en 2000.

TABLEAU 9

**Livraisons de navires neufs, pour certaines années**

Année	Pétroliers <sup>a</sup>		Transporteurs mixtes <sup>a</sup>		Transporteurs de vrac sec <sup>a</sup>		Autres navires <sup>b</sup>		Total	
	N° de navires	Millions de tpl	N° de navires	Millions de tpl	N° de navires	Millions de tpl	N° de navires	Millions de tpl	N° de navires	Millions de tpl
1980	99	7,0	4	0,4	135	4,7	548	6,2	786	18,4
1985	72	3,9	10	0,7	339	14,7	529	5,3	950	24,6
1990	81	8,7	0	0	119	9,6	523	4,4	723	22,8
1995	83	10,9	0	0	254	15,4	672	7,4	1 009	33,7
1996	98	11,6	3	0,3	268	17,5	713	8,7	1 082	38,2
1997	69	7,5	3	0,3	299	18,8	696	10,2	1 067	36,8
1998	120	12,6	0	0	217	11,6	704	11,1	1 041	35,3
1999	161	19,1	4	0,4	195	13,0	585	8,4	940	40,5
2000 <sup>c</sup>	156	21,0	0	0	193	13,4	1 195	10,0	1 544	44,4

Source : Secrétariat de la CNUCED, d'après des données de Fearnleys (Oslo), Review 2000.

<sup>a</sup> Navires de plus de 10 000 tpl.

<sup>b</sup> Navires de charge, de haute mer, de plus de 1 000 tonneaux de jauge brute (tjb).

<sup>c</sup> Estimations.

*Démolitions*

46. Les tableaux 10, 11 et 12 montrent l'évolution du tonnage, des types et de la moyenne d'âge des navires vendus à la casse. En 2000, le tonnage total vendu aux chantiers de démolition (22,2 millions de tpl) a beaucoup diminué par rapport à l'année précédente, de 27,7%. Il a représenté 2,7% du tonnage mondial total de port en lourd, contre 3,8% en 1999. Les navires-citernes ont constitué le gros du tonnage total envoyé à la casse. Les ventes de navires-citernes destinés à être démolis ont sensiblement régressé, de 19,2% à 13,5 millions de tpl, par suite de la hausse des taux fret qui a stoppé les ventes au second semestre. Le nombre d'ULCC/VLCC vendus est tombé de 35 unités en 1999 à 30 en 2000. Celui de Suezmax a également baissé, de 27 unités en 1999 à 18 en 2000, tout comme celui d'Aframax, qui a chuté de 26 à 20 unités. Dans la catégorie plus restreinte des transporteurs de brut, c'est le contraire qui s'est produit, à savoir que 51 navires ont été vendus à la ferraille en 2000 contre 25 en 1999. L'activité des ferrailleurs ayant diminué, la moyenne d'âge des navires-citernes vendus à la casse a légèrement augmenté, passant de 26,2 ans en 1999 à 26,9 ans en 2000. Les transporteurs de vrac sec vendus à la ferraille, qui représentaient 9,7 millions de tpl en 1999, en ont représenté moins de la moitié en 2000 (4,6 millions). Le nombre de vraquiers mis à la ferraille, toutes tailles confondues, a diminué. L'âge moyen de tous les transporteurs de vrac sec démolis a été de 25,9 ans en 2000, légèrement supérieur à celui noté l'année précédente. La durée de vie utile des autres types de navires est du même ordre: en 2000, les porte-conteneurs vendus aux démolisseurs avaient 25,7 ans en moyenne et les navires de charge classiques, 27,3 ans.

TABLEAU 10  
Évolution des ventes à la casse, 1990 et 1996-2000

<i>Ventes à la casse</i>	<i>1990</i>	<i>1996</i>	<i>1997</i>	<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>
Tonnage vendu à la casse (millions de tpl)	16,9	18,1	14,8	25,2	30,7	22,2
Part du tonnage démoli en pourcentage de la flotte mondiale totale	2,4	2,4	1,9	3,2	3,9	2,7

Source : Secrétariat de la CNUCED, d'après des données de Fearnleys (Oslo), Review, diverses livraisons; et Lloyd's Maritime Information Services (Londres).

TABLEAU 11  
Tonnage déclaré vendu à la casse, par catégories de navires, 1996-2000  
(Millions de tpl et pourcentages)

<i>Catégorie de navires</i>	<i>Millions de tpl</i>					<i>Pourcentages</i>				
	<i>1996</i>	<i>1997</i>	<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>1996</i>	<i>1997</i>	<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>
Pétroliers	6,6	3,6	7,4	16,7	13,5	36,1	24,2	29,4	54,2	60,9
Transporteurs mixtes	1,9	0,4	1,4	1,1	1,0	10,3	2,9	5,7	3,7	4,3
Transporteurs de vrac sec	7,6	8,2	12,8	9,7	4,6	42,1	55,1	50,9	31,5	20,8
Autres navires	2,1	2,6	3,5	3,3	3,1	11,5	17,9	14,0	10,6	14,0
<b>Total</b>	18,1	14,8	25,2	30,7	22,2	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : Secrétariat de la CNUCED, d'après des données de Fearnleys (Oslo), Review, diverses livraisons.

TABLEAU 12  
Age moyen des navires vendus à la casse par catégories, de 1996 à 2000<sup>a</sup>  
(Années)

<i>Année</i>	<i>Pétroliers</i>	<i>Transporteurs de vrac sec</i>	<i>Porte-conteneurs</i>	<i>Navires de charge classiques</i>
1996	26,0	24,3	26,2	27,8
1997	28,2	25,3	22,8	26,9
1998	28,2	25,2	25,5	26,7
1999	26,2	25,0	24,8	26,7
2000	26,9	25,9	25,7	27,3

Source : Secrétariat de la CNUCED, d'après des données de l'Institute of Shipping Economics and Logistics (Brême), Shipping Statistics, 2000, Nos 1 et 2.

<sup>a</sup> Navires de 300 tjb ou plus.



## B. PROPRIÉTÉ DE LA FLOTTE MONDIALE

### Répartition du tonnage mondial par groupes de pays

47. La flotte mondiale a poursuivi son expansion en 2000: elle s'est accrue de 1,2% pour atteindre au total 808,4 millions de tpl (voir tableau 13 et graphique 5). Le tonnage détenu par les pays développés à économie de marché a peu augmenté, de 0,2 million de, s'établissant de ce fait à 203,4 millions de tpl.

TABLEAU 13  
**Répartition du tonnage mondial (exprimé en tpl) par groupes de pays d'immatriculation, 1980, 1990, 1999, 2000 et 2001<sup>a</sup>**  
*(Chiffres au 1er janvier)*

<i>Pavillon d'immatriculation par groupe de pays</i>	<i>Tonnage et part en pourcentage<sup>b</sup> en millions de tpl</i>				
	<i>1980<sup>c</sup></i>	<i>1990<sup>d</sup></i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>
Total mondial	682,8	658,4	788,7	799,0	808,4
	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>
Pays développés à économie de marché	350,1	219,0	202,6	203,2	203,4
	<i>51,3</i>	<i>33,3</i>	<i>25,7</i>	<i>25,4</i>	<i>25,2</i>
Principaux pays de libre immatriculation	212,6	224,6	376,8	384,7	392,2
	<i>31,1</i>	<i>34,1</i>	<i>47,8</i>	<i>48,1</i>	<i>48,5</i>
Pays d'Europe centrale et Orientale, y compris l'ex-URSS	37,8	44,3	20,7	18,3	16,3
	<i>5,5</i>	<i>6,7</i>	<i>2,6</i>	<i>2,3</i>	<i>2,0</i>
Pays socialistes d'Asie	10,9	22,1	26,0	25,8	26,1
	<i>1,6</i>	<i>3,4</i>	<i>3,3</i>	<i>3,2</i>	<i>3,2</i>
Pays en développement	68,4	139,7	150,8	153,6	157,0
	<i>10,0</i>	<i>21,2</i>	<i>19,1</i>	<i>19,2</i>	<i>19,4</i>
<i>dont:</i>					
Afrique	7,2	7,3	6,3	6,1	6,0
Amérique	21,8	25,5	34,5	33,9	34,1
Asie	39,1	89,5	108,5	112,2	115,7
Europe	0,2	13,8	1,3	1,2	1,0
Océanie	0,1	3,6	0,2	0,2	0,2
Autres pays	3,0	8,7	11,8	13,4	13,4
	<i>0,4</i>	<i>1,3</i>	<i>1,5</i>	<i>1,7</i>	<i>1,7</i>

*Source* : Secrétariat de la CNUCED, sur la base de données fournies par Lloyd's Maritime Information Services (Londres).

<sup>a</sup> Non compris la flotte de réserve des États-Unis et les flottes américaine et canadienne des Grands Lacs, qui représentaient respectivement 4,3, 1,9 et 1,8 millions de tpl en 2000.

<sup>b</sup> Les parts en pourcentage sont indiquées en italique.

<sup>c</sup> Chiffres au 1er juillet.

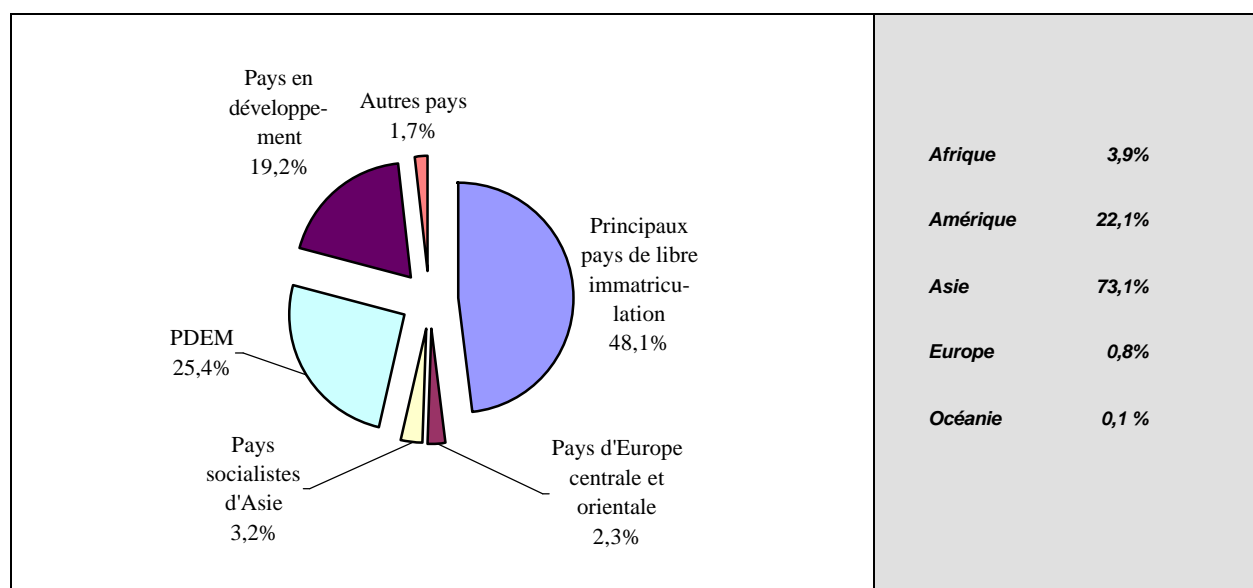
<sup>d</sup> Chiffres au 31 décembre.

Les principaux pays de libre immatriculation ont accru notablement leur tonnage, de 7,5 millions de tpl (+1,9%), le portant au niveau sans précédent de 392,2 millions de tpl. Environ les deux tiers de cette flotte contrôlée appartiennent à des pays développés à économie de marché; le reste est détenu par des pays en développement. La part de ces derniers a continué à s'accroître. En 2000, le tonnage immatriculé dans les pays en développement a sensiblement augmenté, de 3,4 millions de tpl (+2,2%) à 157,0 millions de tpl. Cet accroissement est dû aux investissements effectués par les armateurs dans des pays en développement d'Asie, dont les flottes se sont accrues de 3,5 millions de tpl (3,1%) à 115,7 millions de tpl, représentant

73,7% du tonnage total détenu par les pays en développement. La flotte des pays en développement d'Amérique, a augmenté de 0,2 million de tpl à 34,1 millions de tpl, tandis que celle des pays en développement d'Afrique a diminué de 0,1% à 6,0 millions de tpl. On a noté une régression infime, de 0,2 million de tpl, pour les pays en développement d'Europe. La petite flotte des pays en développement d'Océanie, quant à elle, est restée stable à 0,2 million de tpl. Les parts des pays socialistes d'Asie et des pays d'Europe centrale et orientale dans le tonnage mondial total ont évolué en sens contraire en 2000, la première augmentant de 0,3 million de tpl, la seconde, régressant de 2,0 millions de tpl.

GRAPHIQUE 5

**Répartition du tonnage mondial par groupes de pays, au 1<sup>er</sup> janvier 2001**  
(part en pourcentage du port en lourd)



Source: Secrétariat de la CNUCED, sur la base de données fournies par Lloyd's Maritime Information Services (Londres).

*Répartition du tonnage mondial par catégories de navires et par groupes de pays*

48. Le tableau 14 fournit des données plus détaillées sur la répartition de la flotte par catégories de navires et par groupes de pays, pour 1970, 1980, 1990, 1998, 1999 et 2000. La proportion de pétroliers et de transporteurs de vrac sec dans le tonnage mondial total est restée relativement stable en 2000, comparé à 1999. La part des pétroliers a régressé, mais très peu, à 35,3%, tandis que celle des vraquiers s'est hissée à 34,8%. Des variations plus notables ont été enregistrées en ce qui concerne les navires de charge classiques, dont la part dans la flotte mondiale est tombée à 12,7%, et les porte-conteneurs, dont la part est montée à 8,6%. Les autres catégories de navires ne constituent plus que 8,6% de la flotte mondiale. Dans le secteur des pétroliers, la part des pays développés à économie de marché a un peu diminué, régressant de 30,5% en 1999 à 30,0% en 2000. Par contre, celle des pays de libre immatriculation a légèrement augmenté, passant à 50,8%, alors qu'elle avait été de 50,2% l'année d'avant. Ces très faibles fluctuations dans les deux groupes de pays témoignent néanmoins du fait que les propriétaires, en particulier dans les pays développés à économie de marché, préfèrent aujourd'hui encore immatriculer leur flotte pétrolière sous pavillon de libre immatriculation. La part des pays en développement est restée stable en 2000, à 16,1%, pourcentage en très léger recul par rapport à celui de l'année précédente. Celle des pays en développement d'Asie, aussi, est demeurée stable en 2000, à 12,9% de la flotte mondiale de navires-citernes.

TABLEAU 14

Répartition du tonnage mondial par catégories de navires et par groupes de pays, 1970, 1980, 1990  
(au 1er juillet), 1998, 1999 et 2000 (au 31 décembre)<sup>a</sup>

Année	Total en <i>tpl</i>		Pétroliers	Vraquiers <sup>b</sup>	Navires de charge classiques	Porte-conteneurs	Autres navires	
	En millions de <i>tpl</i>	Pourcentage du total mondial	Part en pourcentage, par catégorie de navires <sup>c</sup>					
<b>Total mondial</b>	1970	326,1	100,0	39,4	20,2	30,2	0,9	9,3
	1980	682,8	100,0	49,7	27,2	17,0	1,6	4,5
	1990	658,4	100,0	37,4	35,6	15,6	3,9	7,5
	1998	788,7	100,0	35,6	34,9	13,1	7,8	8,6
	1999	799,0	100,0	35,5	34,5	13,0	8,0	9,0
	2000	808,4	100,0	35,3	34,8	12,7	8,6	8,6
<b>Pays développés à économie de marché</b>	1970	211,9	65,0	63,9	69,2	65,6	99,0	61,3
	1980	350,1	51,3	52,5	52,7	43,4	74,3	50,4
	1990	219,0	33,3	37,3	29,5	23,1	46,5	45,2
	1998	202,6	25,4	29,8	18,1	19,6	37,1	38,7
	1999	203,2	25,4	30,5	17,0	19,2	34,6	38,6
	2000	203,4	25,2	30,0	16,9	19,6	34,4	37,6
<b>Pays de libre immatriculation</b>	1970	70,3	21,6	26,4	24,1	7,6	1,0	3,6
	1980	212,5	31,1	36,2	31,7	20,8	13,5	17,0
	1990	224,6	34,1	41,6	33,2	26,2	21,1	24,2
	1998	376,8	47,2	51,2	53,5	37,0	38,6	35,1
	1999	384,7	48,1	50,2	54,9	37,7	39,8	36,6
	2000	392,2	48,5	50,8	55,0	36,5	40,6	38,2
<b>Pays d'Europe centrale et orientale</b>	1970	20,5	6,2	4,6	2,1	12,0	-	28,8
	1980	37,8	5,5	2,8	4,2	12,3	2,9	19,2
	1990	44,3	6,7	3,2	6,1	15,5	3,2	10,9
	1998	20,7	2,6	1,2	2,2	7,3	0,7	4,8
	1999	18,3	2,3	1,0	1,8	6,7	0,7	4,4
	2000	16,3	2,0	1,0	1,4	6,3	0,6	3,7
<b>Pays socialistes d'Asie</b>	1970	1,2	0,4	0,1	-	1,1	-	0,3
	1980	10,9	1,6	0,6	1,6	4,7	0,1	1,3
	1990	22,1	3,4	1,1	3,6	8,5	4,2	2,2
	1998	25,9	3,2	1,2	4,2	7,6	2,7	2,1
	1999	18,3	3,2	1,3	4,1	7,5	2,6	2,0
	2000	26,1	3,2	1,4	4,0	7,6	2,6	1,8
<b>Pays en développement</b>	1970	20,5	6,3	4,7	4,3	12,6	-	5,9
	1980	68,4	10,0	7,7	9,2	17,6	7,6	12,0
	1990	139,7	21,2	16,3	25,6	26,2	16,0	17,4
	1998	150,8	18,9	15,9	20,1	26,7	17,3	18,5
	1999	153,6	19,2	16,2	20,1	26,5	18,8	17,5
	2000	157,0	19,4	16,1	20,7	27,1	18,7	17,3

TABLEAU 14 (suite)

	Année	Total en tpl		Pétroliers	Vraquiers <sup>b</sup>	Navires de charge classiques	Porte-conteneurs	Autres navires
		En millions de tpl	Pourcentage du total mondial	Part en pourcentage, par catégorie de navires <sup>c</sup>				
<i>dont:</i>								
Afrique	1970	1,1	0,3	0,2	-	1,3	-	0,7
	1980	7,1	1,0	1,1	0,1	2,3	„	2,1
	1990	7,3	1,1	1,0	0,5	2,3	0,2	2,9
	1998	6,3	0,8	0,6	0,5	1,6	0,3	1,8
	1999	6,0	0,8	0,6	0,5	1,6	0,3	1,7
	2000	6,0	0,7	0,5	0,4	1,7	0,2	1,8
Amérique	1970	8,7	2,7	2,8	1,4	4,3	-	2,5
	1980	21,8	3,2	2,3	3,3	5,6	0,1	3,7
	1990	25,5	3,9	3,0	3,8	6,2	1,4	4,7
	1998	34,5	4,3	3,1	3,7	9,5	3,8	5,3
	1999	33,9	4,2	2,7	3,5	9,5	4,7	4,8
	2000	34,1	4,2	2,7	3,5	9,6	5,1	4,5
Asie	1970	10,7	3,3	1,7	2,9	6,9	-	2,6
	1980	39,1	5,7	4,3	5,7	9,8	2,7	5,7
	1990	89,5	13,6	10,7	17,6	13,7	13,5	9,1
	1998	108,5	13,6	12,1	15,6	15,3	13,0	11,2
	1999	112,2	14,0	12,9	15,7	15,2	13,6	10,9
	2000	115,7	14,3	12,9	16,5	15,5	13,3	10,9
Europe	1970	-	-	-	-	-	-	-
	1980	0,2	-	-	-	0,1	-	-
	1990	13,8	2,1	1,4	2,8	3,2	0,6	0,4
	1998	1,3	0,2	-	0,3	0,2	0,2	-
	1999	1,2	0,2	-	0,3	0,2	0,2	-
	2000	1,0	0,1	0,0	0,3	0,2	0,0	0,0
Océanie	1970	-	-	-	-	-	-	-
	1980	0,2	-	-	-	0,1	-	-
	1990	3,6	0,5	0,2	0,9	0,8	0,3	0,3
	1998	0,2	-	-	„	0,1	„	0,1
	1999	0,2	-	-	„	0,1	„	0,1
	2000	0,2	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
Autres pays	1970	1,7	0,5	0,3	0,3	1,1	-	0,1
	1980	3,0	0,4	0,2	0,6	0,9	1,6	0,1
	1990	8,7	1,3	0,5	2,0	0,5	9,0	0,1
	1998	11,8	1,5	0,7	1,9	1,8	3,7	0,8
	1999	13,4	1,7	0,8	2,1	2,4	3,5	0,9
	2000	13,4	1,7	0,7	1,9	2,9	3,1	1,3

Source : Secrétariat de la CNUCED, sur la base de données fournies par Lloyd's Maritime Information Services (Londres). Pour plus de détails, voir l'Annexe III.b.

<sup>a</sup> Non compris la flotte de réserve des États-Unis et les flottes américaine et canadienne des Grands Lacs.

<sup>b</sup> Minéraliers et vraquiers, y compris les minéraliers-pétroliers et les minéraliers-vraquiers-pétroliers.

<sup>c</sup> Pour 1970, les pourcentages ont été établis sur la base de la jauge brute.

49. Dans le secteur des transporteurs de vrac sec, la part des pays développés à économie de marché dans le tonnage mondial total a continué de régresser pour tomber à 16,9% en 2000, pourcentage représentant un tiers de celui de 1980 (52,7%). Les principaux pays de libre immatriculation ont encore accru leur part, qui est passée de 54,9% en 1999 à 55,0% en 2000. La part des pays en développement est montée à 20,7%, grâce à l'accroissement de celle des pays en développement d'Asie, qui a atteint 16,5% en 2000 (contre 15,7% en 1999). Dans les trois principaux groupes de pays, l'évolution de la flotte de navires de charge classiques a été analogue à celle de la flotte de transporteurs de vrac sec. La part des pays en développement dans le secteur des navires de charge classiques a continué d'augmenter: elle est maintenant de 27,1%, dépassant de ce fait la part de ce groupe de pays dans les cinq principales catégories de navires.

50. En 2000, les pays développés à économie de marché ont vu leur part dans le tonnage de port en lourd conteneurisé régresser légèrement, à 34,4%. Par contre, les pays de libre immatriculation ont encore accru la leur, qui est passée à 40,6% en 2000, les deux tiers de ce tonnage étant constitués de porte-conteneurs en libre immatriculation appartenant à des armateurs de pays développés à économie de marché. La part des pays en développement a un peu diminué, s'établissant à 18,7%, dont 13,3% détenus par des pays en développement d'Asie.

#### *Structure de la flotte des principaux groupes de pays*

51. Le tableau 15 fournit des données sur la structure de la flotte marchande des principaux groupes de pays au 1<sup>er</sup> janvier 2001. Le tonnage en navires-citernes des pays développés à économie de marché a régressé de 0,9 million de tpl en 2000, sa part dans le tonnage total détenu par le groupe tombant de 42,6% en 1999 à 42,1% en 2000. Le tonnage en transporteurs de vrac sec s'est accru de 0,6 million de tpl, sa part passant de 23,1% en 1999 à 23,4%. La proportion de navires de charge classiques et de porte-conteneurs dans la flotte a légèrement augmenté, passant respectivement de 9,8% et 10,8% en 1999 à 9,9% et 11,7%. Les principaux pays de libre immatriculation ont beaucoup accru leur tonnage global, de 7,5 millions de tpl. Leur flotte a comporté une plus forte proportion de pétroliers et de transporteurs de vrac sec, qui globalement s'est élevée à 76,5% en 2000. Le tonnage pétrolier a augmenté de 2,6 millions de tpl, pour représenter 37,0% de la flotte du groupe en 2000 (même pourcentage qu'en 1999), tandis que celui en

TABLEAU 15

#### **Structure de la flotte marchande des principaux groupes de pays au 1er janvier 2001 a** (millions de tpl et parts en pourcentage)

	Flotte mondiale		Pays en développement à économie de marché		Pays de libre immatriculation		Pays en développement		Pays d'Europe centrale et orientale		Pays socialistes d'Asie	
	M. de tpl	%	M. de tpl	%	M. de tpl	%	M. de tpl	%	M. de tpl	%	M. de tpl	%
Ensemble de la flotte	808,4	100,0	203,4	100,0	392,2	100,0	157,0	100,0	16,3	100,0	26,1	100,0
Pétroliers	285,4	35,3	85,7	42,1	145,0	37,0	45,9	29,3	2,8	17,0	3,9	14,9
Vraquiers	281,7	34,8	47,6	23,4	155,0	39,5	58,3	37,2	4,0	24,8	11,4	43,5
Navires de charge classiques	102,7	12,7	20,2	9,9	37,5	9,6	27,8	17,7	6,5	39,8	7,8	29,8
Porte-conteneurs	69,2	8,6	23,8	11,7	28,1	7,2	12,9	8,2	0,4	2,5	1,8	6,9
Autres navires	69,4	8,6	26,1	12,8	26,5	6,8	12,0	7,6	2,6	15,9	1,3	4,9

Source : Secrétariat de la CNUCED, sur la base de données fournies par Lloyd's Maritime Information Services (Londres).

<sup>a</sup> Navires de 100 tjb ou plus, non compris la flotte de réserve des États-Unis et les flottes américaine et canadienne des Grands Lacs.

transporteurs de vrac sec s'est accru de 3,4 millions de tpl, la proportion de ces navires dans la flotte passant de 39,4% en 1999 à 39,5%. Le tonnage en navires de charge classiques a diminué de 1,6 million de tpl en 2000, ce qui a ramené à 9,6% la proportion de ces navires dans la flotte du groupe, proportion qui avait été de 10,2% en 1999. Quant à la flotte de porte-conteneurs, elle a augmenté de 2,8 millions de tpl en 2000, pour représenter 7,2% de l'ensemble de la flotte, contre 6,6% en 1999.

52. Dans les pays en développement, la répartition du tonnage fait également apparaître une proportion élevée de transporteurs de vrac sec et de pétroliers, les parts de ces catégories de navires ayant été respectivement de 37,2% et 29,3% en 2000. En chiffres absolus, les tonnages en transporteurs de vrac sec et en pétroliers de ces pays se sont établis à 58,3 et 45,9 millions de tpl, contre 47,6 et 85,7 millions de tpl dans les pays développés à économie de marché. La part des navires de charge classique dans ce groupe est passée de 27,5 millions de tpl en 1999 à 27,8 millions de tpl en 2000 et celle des porte-conteneurs, de 7,8% à 8,2%, représentant un accroissement de 0,9 million de tpl. Dans les pays d'Europe centrale et orientale, les navires de charge classiques sont relativement prépondérants; ils ont composé 39,8% de la flotte en 2000 contre 37,7% en 1999. En revanche le tonnage en porte-conteneurs est resté inchangé, à 0,4 million de tpl, représentant environ 2% de la flotte depuis le début des années 90. Les pays socialistes d'Asie disposent surtout de transporteurs de vrac sec et de navires de charge classiques. Toutefois, le tonnage en chiffre absolu et la proportion de ces catégories de navires ont augmenté en 2000, le premier passant de 11,3 millions de tpl en 1999 à 11,4 millions de tpl, la seconde passant de 43,5% en 1999 à 43,8% pour les transporteurs de vrac sec et restant stables à 7,8 millions de tpl, soit à 29,8% (30,2% en 1999) pour les navires de charge classiques. De son côté, le tonnage de porte-conteneurs s'est accru de 0,1 million de tpl à 1,8 million de tpl en chiffre absolu, soit de 6,9% (6,6% en 1999).

## C. IMMATRICULATION DES NAVIRES

### *Les trente-cinq pays et territoires maritimes les plus importants*

53. Le tableau 16 donne le classement des 35 pays et territoires maritimes les plus importants du point de vue du port en lourd. En 2000, ces 35 pays et territoires ont géré 94,8% de la flotte marchande mondiale contre 94,2% en 1999. La Roumanie, 35<sup>ème</sup> pays de la liste en 1999, a été remplacée en 2000 par les Emirats arabes unis, qui ont occupé le 33<sup>ème</sup> rang. La Thaïlande, avec un tonnage total de 2,5 millions de tpl, s'est classée 35<sup>ème</sup> en 2000 et a représenté 0,34% de la flotte mondiale. Les cinq plus grands pays maritimes ont géré 51,7% de la flotte mondiale (contre 50,7% en 1999) et les 10 premiers pays, 69,6% (contre 67,7% en 1999).

54. Dans ces pays et territoires, la tendance à immatriculer sous pavillon étranger a persisté en 2000. Le tonnage total des navires battant pavillon étranger est passé de 431,2 millions de tpl en 1999 à 450,1 millions de tpl, représentant 63,3% de l'ensemble de la flotte des 35 pays, contre 62,5% en 1999. Ce n'est que depuis peu que les pays en développement ont pris l'habitude d'immatriculer leurs navires sous pavillon étranger. En 2000, la moitié du tonnage total des 13 pays et territoires en développement figurant dans le tableau (y compris Hong Kong (Chine) mais non compris la Province chinoise Taiwan) était immatriculée sous pavillon étranger. Il existe d'importantes différences entre les pays en développement, même s'ils tendent constamment à passer sous pavillon de libre immatriculation. Si les flottes de l'Arabie saoudite et de Hong Kong (Chine) ont été constituées à 89% et 74%, respectivement, de navires battant pavillon étranger, la République islamique d'Iran, les Philippines et le Koweït ont nettement moins usé des avantages liés à l'exploitation de navires sous pavillon étranger, qui ont représenté 1,1%, 12,4% et 7,5% de leurs flottes respectivement. Pour les pays développés à économie de marché, la part de tonnage immatriculé à l'étranger s'est établie à 69,5% en 2000.

### *Principaux registres de libre immatriculation*

55. La proportion de navires de la flotte marchande mondiale immatriculés sur des registres étrangers a continué à augmenter quasiment au même rythme que l'année précédente. Le tableau 17 donne la répartition du tonnage des sept principaux pays de libre immatriculation par grandes catégories de navires. Le tonnage total immatriculé en 2000 s'est accru de 2,5% pour atteindre 371,3 millions de tpl, ce qui n'est

TABLEAU 16

Les 35 principaux pays et territoires maritimes au 1er janvier 2001<sup>a</sup>

<i>Pays de domicile</i> <sup>b</sup>	<i>Nombre de navires</i>			<i>Tonnage de port en lourd</i>			<i>% sous pavillon étranger</i>	<i>% du total mondial</i>
	<i>Pavillon national</i> <sup>c</sup>	<i>Pavillon étranger</i>	<i>Total</i>	<i>Pavillon national</i> <sup>a</sup>	<i>Pavillon étranger</i>	<i>Total</i>		
Grèce	785	2 476	1263	43 580 418	99 526 616	143 107 034	69,55	19,09
Japon	781	2 150	933	15 224 574	83 509 376	98 733 950	84,58	13,17
Norvège	907	791	1698	27 733 152	32 307 757	60 040 909	53,81	8,01
États-Unis	508	890	1398	9 787 743	34 947 020	44 734 763	78,12	5,97
Chine	1 617	599	599	22 340 944	18 392 826	40 733 770	45,15	5,43
Hong Kong, Chine	166	385	551	9 075 158	26 626 413	35 701 571	74,58	4,76
Allemagne	467	1 640	1108	7 436 308	25 436 338	32 872 646	77,38	4,39
République de Corée	473	430	903	7 605 469	18 059 750	25 665 219	70,37	3,42
Singapour	476	280	756	12 842 391	7 789 756	20 632 147	37,76	2,75
Royaume-Uni	407	432	839	8 342 983	10 973 052	19 316 035	56,81	2,58
Province chinoise de Taiwan	162	359	521	7 205 099	11 662 034	18 867 133	61,81	2,52
Danemark	418	318	736	7 930 726	10 192 911	18 123 637	56,24	2,42
Fédération de Russie	2 190	349	349	8 566 133	7 499 800	16 065 933	46,68	2,14
Italie	502	129	631	8 712 160	4 503 500	13 215 660	34,08	1,76
Inde	358	52	410	10 328 310	1 531 518	11 859 828	12,91	1,58
Arabie saoudite	59	69	128	1 050 298	9 447 723	10 498 021	90,00	1,40
Suède	168	194	362	1 500 375	8 823 918	10 324 293	85,47	1,38
Turquie	452	103	555	7 767 491	1 062 064	8 829 555	12,03	1,18
Brésil	161	19	180	5 603 968	2 192 117	7 796 085	28,12	1,04
Iran, République islamique d'	166	2	168	7 078 901	82 087	7 160 988	1,15	0,96
Suisse	13	233	246	720 514	6 193 870	6 914 384	89,58	0,92
Malaisie	240	55	295	5 405 019	1 074 541	6 479 560	16,58	0,86
Belgique	22	136	158	131 481	6 340 580	6 472 061	97,97	0,86
Pays-Bas	568	202	770	3 589 013	2 692 015	6 281 028	42,86	0,84
France	174	91	265	3 416 126	2 124 819	5 540 945	38,35	0,74
Philippines	328	27	355	4 290 044	607 627	4 897 671	12,41	0,65
Indonésie	494	98	592	3 110 603	1 253 390	4 363 993	28,72	0,58
Canada	162	87	249	1 006 381	3 033 877	4 040 258	75,09	0,54
Espagne	100	223	323	223 088	3 608 942	3 832 030	94,18	0,51
Koweït	32	3	35	3 407 022	275 446	3 682 468	7,48	0,49
Australie	56	36	92	1 726 688	1 551 017	3 277 705	47,32	0,44
Ukraine	361	90	451	1 253 445	1 561 572	2 815 017	55,47	0,38

TABLEAU 16 (suite)

Pays de domicile <sup>b</sup>	Nombre de navires			Tonnage de port en lourd			% sous pavillon étranger	% du total mondial
	Pavillon national <sup>c</sup>	Pavillon étranger	Total	Pavillon national <sup>a</sup>	Pavillon étranger	Total		
Émirats arabes unis	42	138	180	479 760	2 154 759	2 634 519	81,79	0,35
Monaco	0	107	107	0	2 619 934	2 619 934	100,0	0,35
Thaïlande	218	49	267	2 066 847	478 195	2 545 042	18,79	0,34
Total (35 pays)	4868	4952	9820	2154	33714	36143	63,34	94,8
Total mondial	16 306	14 202	538	282 107 729	467 491 617	749 599 346	62,36	100,0

Source : Secrétariat de la CNUCED, sur la base de données fournies par Lloyd's Maritime Information Services (Londres).

<sup>a</sup> Navires de 1 000 tjb ou plus, non compris la flotte de réserve des États-Unis et les flottes américaine et canadienne des Grands Lacs.

<sup>b</sup> On entend par domicile le pays où est exercé le contrôle effectif de la flotte, c'est-à-dire le pays d'établissement de la société mère. Dans plusieurs cas, c'est là une question d'appréciation. Par exemple, la Grèce est considérée ici comme le domicile des navires détenus par un armateur grec ayant des bureaux de représentation à New York, à Londres et au Pirée, même si celui-ci est domicilié aux États-Unis.

<sup>c</sup> Y compris les navires battant pavillon national, mais immatriculés dans des territoires dépendants ou dans des territoires autonomes associés. Pour le Royaume-Uni, les bâtiments battant pavillon britannique sont classés sous la rubrique "pavillon national", sauf pour les Bermudes (classées dans le tableau 17 comme un pays de libre immatriculation).

TABLEAU 17

Répartition du tonnage des principales flottes de libre immatriculation<sup>a</sup> au 1er janvier 2001

Pavillon	Pétroliers		Vraquiers		Navires de charge classiques		Porte-conteneurs		Autres		Total		Total au 1.1.2000	
	No	Milliers de tpl	No	Milliers de tpl	No	Milliers de tpl	No	Milliers de tpl	No	Milliers de tpl	No	Milliers de tpl	No	Milliers de tpl
Panama	441	48 112	1 279	76 231	1 374	12 859	473	14 041	801	11 708	4 368	162 951	4 353	146 393
Libéria	290	34 072	332	20 560	254	4 453	237	7 308	326	8 725	1 439	75 118	1 633	92 988
Bahamas	166	24 895	140	8 335	481	6 892	50	1 454	281	3 295	1 118	44 871	1 095	39 841
Malte	288	20 003	425	17 636	503	4 796	48	912	87	1 150	1 351	44 497	1 313	40 343
Chypre	127	6 894	420	18 137	488	4 658	113	2 544	91	1 079	1 239	33 312	1 325	32 697
Bermudes	19	4 083	28	3 699	26	316	16	459	29	564	118	9 121	111	7 860
Vanuatu	1	5	20	802	22	280	1	29	70	329	114	1 445	128	1 938
Total	1 332	138 064	2 644	145 400	3 148	34 254	938	26 747	1 685	26 850	9 747	371 315	9 958	362 060
Total au 1.1.2000	1 407	136 285	2 678	142 574	3 333	35 715	872	23 559	1 668	23 927	9 958	362 060		

Source : Secrétariat de la CNUCED, sur la base de données fournies par Lloyd's Maritime Information Services (Londres).

<sup>a</sup> Navires de 1 000 tjb ou plus. Ce tableau n'est pas totalement comparable aux tableaux 13 et 15, où le tonnage de référence est constitué par les navires de 100 tjb ou plus.

guère plus qu'en 1999 où il avait augmenté de 2,1% pour s'établir à 362,1 millions de tpl. Le Panama, qui a augmenté sa flotte de 16,5 millions de tpl, soit de 11,3%, en 2000, se classe toujours en tête. La flotte du Libéria a régressé de 19,2%, suite au choix d'un nouvel organisme pour tenir le registre d'immatriculation et au conflit juridique qui en a découlé. Le tonnage combiné de ces deux pays représente 64,1% du tonnage total des sept principaux pays de libre immatriculation. En 2000, Malte a sensiblement accru sa flotte, de 10,3%, la portant à 44,5 millions de tpl, tandis que le tonnage des Bahamas, en augmentation de 12,6%, est passé à 44,9 millions de tpl. L'analyse par catégorie de navires a montré que les transporteurs



de vrac sec ont constitué 39,2% du port en lourd total en 2000, contre 39,4% en 1999, suivis des pétroliers, dont la part a régressé de 37,6% en 1999 à 37,2% en 2000. Le tonnage combiné de ces deux catégories de navires représente 76,3% du port en lourd total. Les navires de charge classiques (3 148 unités) ont constitué 32,3% du nombre total de bâtiments (33,5% en 1999), l'industrie maritime ayant tendance à exploiter ces unités sous pavillon de libre immatriculation; les transporteurs de vrac sec (2 644 unités) en ont représenté 27,1%.

#### *Nationalité des navires*

56. La part détenue par des nationaux dans le tonnage immatriculé sur les registres internationaux et sur les registres de libre immatriculation est indiquée dans le tableau 18. Les données permettent de comparer le tonnage total figurant dans le registre de certains pays d'immatriculation avec le tonnage détenu par les ressortissants de ces pays et immatriculés dans ces mêmes pays. La part de tonnage aux mains de nationaux est insignifiante voire nulle dans les registres de libre immatriculation, tandis qu'elle a été de près de 85% et 99,2% dans les deux registres internationaux. Les pays qui détiennent ces registres (Norvège et Danemark) ont figuré en troisième et cinquième positions sur la liste des 35 principaux pays maritimes en 2000.

TABLEAU 18

**Part du tonnage immatriculé détenue par des ressortissants du pays ou du territoire d'immatriculation dans le tonnage total des registres libres et des registres internationaux les plus importants au 1er janvier 2001**

(Milliers de tpl)

<i>Pays ou territoire d'immatriculation</i>	<i>Tonnage total immatriculé dans le pays</i>	<i>Tonnage immatriculé dans le pays et détenu par des nationaux</i>	<i>Part du tonnage détenu par des nationaux dans le tonnage total immatriculé (%)</i>
Panama	162 321	0	0,0
Libéria	75 156	0	0,0
Bahamas	44 871	226	0,5
Malte	44 497	48	0,1
Chypre	33 312	792	2,4
Norvège (RIN)	28 062	23 842	85,0
Bermudes	9 122	0	0,0
Danemark (RID)	7 617	7 559	99,2
Vanuatu	1 444	0	0,0

Source : Secrétariat de la CNUCED, sur la base de données fournies par Lloyd's Maritime Information Services (Londres).

57. La véritable nationalité des navires immatriculés dans les sept principaux pays de libre immatriculation est analysée au tableau 19. En 2000, les 22 pays ou territoires mentionnés ont représenté 92,3% du tonnage global des sept grandes flottes de libre immatriculation. Ce pourcentage est légèrement supérieur à celui de 1999. Cependant, la Finlande, qui venait en vingt-cinquième position en 1999, a été remplacée par l'Australie. La propriété est concentrée dans 10 pays ou territoires qui ont contrôlé 80,6% du port en lourd des navires immatriculés dans les sept principaux pays de libre immatriculation, contre 78,5% précédemment. Les cinq pays ou territoires en tête du classement en ont contrôlé 63,1% (contre 60,6% en 1999). En 2000, la Grèce a occupé la première place pour la septième année consécutive, s'adjugeant la part la plus importante (24,3%) des sept principales flottes de libre immatriculation et détenant aussi la plus grosse proportion des navires battant pavillon étranger, soit 99,5 millions de tpl ou 19,7% du tonnage mondial total naviguant sous pavillon étranger. Le Japon s'est inscrit en deuxième position, avec 83,5 millions de tpl ou 16,5% du tonnage total. Les deux pays réunis ont représenté 36,2% du tonnage mondial total sous pavillon étranger.

TABLEAU 19

## Nationalité effective des principales flottes de libre immatriculation au 1er janvier 2001

Pays ou territoire de domicile	Panama			Libéria			Bahamas			Malte			Chypre			Bermudes			Vanuatu			Total partiel			Total de la flotte sous pavillon étranger	
	N° de navires	Milliers de tpl	%	N° de navires	Milliers de tpl	%	N° de navires	Milliers de tpl	%	N° de navires	Milliers de tpl	%	N° de navires	Milliers de tpl	%	N° de navires	Milliers de tpl	%	N° de navires	Milliers de tpl	%	N° de navires	Milliers de tpl	%	N° de navires	Milliers de tpl
Grèce	545	19 076	11,7	154	10 928	14,5	174	8 549	19,1	638	27 800	62,5	656	23 753	71,3	1	95	1,0	1	70	4,8	2 169	90 271	24,3	2 476	99 527
Japon	1 705	69 311	42,5	126	5 274	7,0	32	664	1,5	3	435	1,0	22	294	0,9	0	0	0,0	26	640	44,3	1 914	76 618	20,6	2 150	83 509
Norvège	100	4 536	2,8	124	6 136	8,2	236	9 838	21,9	70	3 989	9,0	35	313	0,9	3	41	0,4	0	0	0,0	568	24 853	6,7	1 361	56 150
Etats-Unis	138	2 961	1,8	143	6 579	8,8	181	10 961	24,4	9	579	1,3	5	28	0,1	18	575	6,3	51	161	11,1	545	21 844	5,9	890	34 947
Hong Kong, (Chine)	207	16 405	10,1	42	2 358	3,1	8	792	1,8	9	649	1,5	2	37	0,1	6	635	7,0	1	49	3,4	275	20 925	5,6	385	26 627
République de Corée	344	16 092	9,9	10	1 304	1,7	0	0	0,0	3	25	0,1	4	115	0,3	0	0	0,0	0	0	0,0	361	17 536	4,7	430	18 060
Allemagne	27	572	0,4	391	11 787	15,7	15	105	0,2	45	681	1,5	214	3 672	11,0	2	76	0,8	0	0	0,0	694	16 893	4,5	1 640	25 437
Chine	254	9 008	5,5	60	2 988	4,0	0	0	0,0	14	336	0,8	16	216	0,6	0	0	0,0	0	0	0,0	344	12 548	3,4	599	18 393
Danemark	16	326	0,2	9	189	0,3	39	398	0,9	7	25	0,1	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	71	938	0,3	708	17 774
Royaume-Uni	55	601	0,4	28	894	1,2	126	1 685	3,8	2	74	0,2	6	42	0,1	40	3 689	40,4	0	0	0,0	257	6 985	1,9	521	16 550
Province chinoise de Taiwan	287	8 348	5,1	20	957	1,3	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	307	9 305	2,5	359	11 662
Arabie saoudite	8	167	0,1	22	6 631	8,8	10	2 215	4,9	0	0	0,0	0	0	0,0	4	47	0,5	0	0	0,0	44	9 060	2,4	69	9 448
Suède	6	630	0,4	15	1 356	1,8	22	1 052	2,3	0	0	0,0	0	0	0,0	13	2 947	32,3	0	0	0,0	56	5 985	1,6	194	8 824
Singapour	83	2 041	1,3	30	2 944	3,9	10	642	1,4	0	0	0,0	1	30	0,1	0	0	0,0	0	0	0,0	124	5 657	1,5	280	7 790
Fédération de Russie	16	73	0,0	67	4 524	6,0	5	11	0,0	98	953	2,1	84	1 535	4,6	0	0	0,0	0	0	0,0	270	7 096	1,9	349	7 500
Belgique	4	545	0,3	6	1 043	1,4	15	685	1,5	2	53	0,1	4	65	0,2	0	0	0,0	0	0	0,0	31	2 391	0,6	136	6 341
Suisse	92	2 626	1,6	17	723	1,0	6	414	0,9	62	1 549	3,5	4	53	0,2	0	0	0,0	0	0	0,0	181	5 365	1,4	233	6 194
France	4	401	0,2	0	0	0,0	22	401	0,9	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	26	802	0,2	168	5 095
Italie	11	252	0,2	10	712	0,9	13	649	1,4	48	1 480	3,3	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	82	3 093	0,8	129	4 504
Espagne	50	347	0,2	1	94	0,1	8	827	1,8	0	0	0,0	9	142	0,4	0	0	0,0	0	0	0,0	68	1 410	0,4	223	3 609
Monaco	12	433	0,3	13	611	0,8	37	691	1,5	18	416	0,9	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	80	2 151	0,6	70	1 928
Australie	8	473	0,3	3	496	0,7	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	2	134	1,5	0	0	0,0	13	1 103	0,3	36	1 551
Total partiel	3 972	155 224	95,3	1 291	68 528	91,2	959	40 579	90,4	1 028	39 044	87,7	1 062	30 295	90,9	89	8 239	90,3	79	920	63,7	8 480	342 829	92,3	13 406	471 420
Autres pays ou territoires	396	7 727	4,7	148	6 590	8,8	159	4 292	9,6	323	5 453	12,3	177	3 017	9,1	29	882	9,7	35	525	36,3	1 267	28 486	7,7	1 115	34 162
Total	4 368	162 951	100,0	1 439	75 118	100,0	1 118	44 871	100,0	1 351	44 497	100,0	1 239	33 312	100,0	118	9 121	100,0	114	1 445	100,0	9 747	371 315	100,0	14 521	505 582

Source : Secrétariat de la CNUCED, sur la base de données fournies par Lloyd's Maritime Information Services (Londres).

## D. CONSTRUCTION NAVALE ET MARCHÉ DE L'OCCASION

### *Commandes de navires neufs*

58. En 2000, les chantiers navals ont enregistré, pour les six principales catégories de navires, des commandes atteignant au total 80,1 millions de tpl, ce qui représente un accroissement de 61,5% par rapport à 1999 (voir tableau 20). Dans le secteur des pétroliers, l'optimisme a prévalu, 447 bâtiments, soit au total 41,8 tpl, ayant été commandés en 2000 contre 206, soit 16,8 millions de tpl, en 1999. Les commandes de transporteurs de vrac sec neufs ont porté sur 355 unités (0,5 million de tpl), restant ainsi quasiment du même ordre qu'en 1999.

59. Les commandes de porte-conteneurs ont encore augmenté de façon significative, faisant plus que doubler pour atteindre 375 unités (14,9 millions de tpl) en 2000, contre 170 unités (7,2 millions de tpl) en 1999. Ces tonnages continuent de refléter la faveur dont jouissent depuis quelque temps les porte-conteneurs post-Panamax. Les commandes de navires de charge classiques ont pratiquement doublé en 2000, passant de 162 unités (1,3 million de tpl en 1999) à 255 unités (2,5 millions de tpl) en 2000. Par ailleurs, les commandes de transbordeurs ont augmenté de 20 unités pour se chiffrer au total à 136 unités, mais le tonnage est tombé de 348 000 tpl en 1999 à 308 000 tpl en 2000.

### *Tonnage en commande*

60. Le tableau 21 indique le tonnage mondial en commande, par groupes de pays d'immatriculation et par grandes catégories de navires. Début 2001, le volume des commandes au niveau mondial s'établissait à 100,5 millions de tpl, chiffre représentant une progression notable, de 20,3%, par rapport à l'année précédente. Le tonnage en commande dans les pays développés à économie de marché s'élevait à 36,8 millions de tpl représentant 36,6% du tonnage mondial en commande, alors qu'il était de 26,6 millions de tpl (31,8%) début 2000. Toujours début 2001, les principaux pays de libre immatriculation avaient en commande 48,1 millions de tpl, tonnage correspondant à 47,8% du tonnage mondial, contre 41,4 millions de tpl (49,5%) au début de l'année d'avant. La part des pays d'Europe centrale et orientale a continué de décroître en 2000 pour tomber à 0,5 million de tpl (0,5% du total mondial en commande). En revanche, celle des pays socialistes d'Asie a plus que doublé, atteignant 5,4 millions de tpl (5,4% du total mondial) à la fin de l'année contre 2,1 millions de tpl (2,5%) fin 1999.

61. Début 2001, le tonnage des pays en développement a fortement régressé, à 8,6 millions de tpl (8,6% du tonnage mondial total en commande), alors qu'il était de 10,5 millions de tpl (12,6%) en 2000. Celui des pays en développement d'Asie, qui a représenté 88,1% du tonnage total en commande des pays en développement, a nettement baissé, de 1,8 million de tpl à 7,6 millions de tpl. Les commandes africaines de constructions neuves ont aussi diminué, pour tomber à 97 000 tpl, tandis que celles de pays en développement des Amériques sont restées pratiquement inchangées, à 916 000 tpl.

62. En 2000, les commandes de pétroliers ont progressé de 9,1% à 40,3 millions de tpl, représentant 40,0% du total mondial en commande. Celles des pays en développement se sont chiffrées à 5,2 millions de tpl (12,9% du total), sur lesquels celles des pays en développement d'Asie ont représenté 4,9 millions, soit 93,6% du tonnage total commandé par les pays en développement. Début 2001, les commandes de transporteurs de vrac sec ont sensiblement augmenté, de 27,2% à 31,2 millions de tpl, équivalant à 31,0% du total mondial en commande. Les parts des pays développés à économie de marché et des principaux pays de libre immatriculation dans le tonnage en commande de cette catégorie de navires ont été respectivement de 22,6% et 62,6% et, combinées, de plus de 85%. Le tonnage de porte-conteneurs en commande a lui aussi fortement augmenté en 2000, de 62,0% à 16,1 millions de tpl à la fin de l'année, représentant 16,0% du total mondial en commande. Dans les pays développés comme dans les principaux pays de libre immatriculation, les commandes de porte-conteneurs ont dépassé 40% du tonnage total commandé. Celles des pays en développement sont passées de 1,0 million de tpl fin 2000 à 1,3 million de tpl début 2001, chiffre correspondant à 8% du total mondial. Les pays en développement d'Asie avaient en commande 1,2 million de tpl, c'est-à-dire 95,1% du total des commandes des pays en développement.

TABLEAU 20

**Commandes de navires neufs dans les principales catégories de navires<sup>a</sup>, 1990-2000 et 2001**  
(Nombre de navires et milliers de tpl)

Année	Pétroliers		Vraquiers		Transporteurs mixtes		Navires de charge classiques		Porte-conteneurs		Navires à passagers/transbordeurs		Total <sup>b</sup>	
	Nombre	Milliers de tpl	Nombre	Milliers de tpl	Nombre	Milliers de tpl	Nombre	Milliers de tpl	Nombre	Milliers de tpl	Nombre	Milliers de tpl	Nombre	Milliers de tpl
<b>1990</b>	338	25 876	93	3 640	24	2 726	310	2 090	124	3 073	93	119	982	37 524
<b>1991</b>	308	19 871	148	11 836	4	322	167	877	66	1 796	84	90	777	34 793
<b>1992</b>	206	10 050	126	7 261	0	0	225	1 402	127	3 227	114	91	798	22 031
<b>1993</b>	267	17 327	299	18 303	1	83	261	2 102	182	5 057	122	163	1 132	43 035
<b>1994</b>	256	13 833	339	19 896	2	220	227	1 493	242	6 497	118	159	1 184	42 098
<b>1995</b>	243	9 143	381	22 418	4	440	345	2 449	345	8 562	144	224	1 462	43 236
<b>1996</b>	274	13 875	271	14 250	-	-	257	2 107	292	6 978	144	155	1 238	37 365
<b>1997</b>	428	32 516	282	17 983	2	220	299	2 701	166	3 618	96	149	1 273	57 187
<b>1998</b>	280	21 922	166	11 835	0	0	333	2 488	178	5 975	117	231	1 074	42 451
<b>1999</b>	206	16 822	346	23 934	-	-	162	1 323	170	7 183	116	348	1 000	49 610
<b>2000</b>														
Janvier	17	1 337	33	2 095	-	-	16	84	18	964	20	20	104	4 440
Février	12	786	36	2 983	-	-	17	130	35	2 128	7	18	107	6 167
Mars	33	2 366	29	1 110	-	-	10	64	19	930	6	7	97	4 477
Avril	36	2 746	28	1 320	-	-	8	164	14	748	7	27	93	5 005
Mai	33	4 031	26	1 229	-	-	3	40	27	1 168	3	25	92	6 493
Juin	56	6 047	34	1 891	-	-	22	301	46	1 892	10	22	168	10 120
Juillet	43	4 081	45	2 647	-	-	25	198	36	1 582	15	22	164	8 707
Août	43	3 992	21	1 349	-	-	11	128	26	685	6	35	107	6 291
Septembre	31	2 983	10	587	-	-	15	195	42	1 260	13	33	111	5 058
Octobre	34	3 863	37	2 577	-	-	39	325	28	1 126	20	17	158	7 908
Novembre	49	3 171	13	529	-	-	20	175	19	832	2	12	103	4 719
Décembre	59	6 462	32	1 764	-	-	69	730	63	1 710	27	70	250	10 736
<b>Total 2000</b>	446	41 865	344	20 081	-	-	255	2 534	373	15 025	136	308	1 554	80 121
<b>2001</b>														
Janvier	40	2 878	16	430	-	-	9	131	29	890	4	2	98	4 331
Février	27	2 034	4	202	-	-	5	75	15	647	1	5	52	2 963
Mars	43	2 852	3	395	-	-	6	60	19	464	7	9	81	3 780
Avril	35	2 228	22	1 281	-	-	9	92	29	1 299	7	1	102	4 901
Mai	49	4 292	6	653	-	-	8	65	14	648	10	6	87	5 667
Juin	59	3 896	16	863	-	-	8	80	17	705	12	2	112	5 546
Juillet	68	4 730	35	2 378	-	-	28	272	9	175	7	8	171	7 563

Source : Secrétariat de la CNUCED, d'après des données tirées de Shipping Statistics and Market Review, 2001, Institut d'économie et de logistique maritimes (Brême), Nos 1 et 2.

<sup>a</sup> Navires de 300 tjb ou plus

<sup>b</sup> Le total ne prend pas en compte les commandes de constructions neuves portant sur d'autres types de navires

TABLEAU 21  
**Tonnage en commande dans le monde au 1er janvier 2001**  
*(Milliers de tpl)*

<i>Groupes de pays d'immatriculation</i>	<i>Total</i>	<i>Pétroliers</i>	<i>Vraquiers</i>	<i>Navires de charge classiques</i>	<i>Porte- conteneurs</i>	<i>Autres navires</i>
Total mondial	100 513	40 328	31 208	3 966	16 140	8 870
Pays développés à économie de marché	36 782	16 341	7 064	1 751	6 840	4 785
Principaux pays de libre immatriculation	48 101	16 891	19 523	1 663	7 218	2 806
Pays d'Europe centrale et orientale	554	207	63	183	-	102
Pays socialistes d'Asie	5 381	1 504	2 872	112	674	218
Ensemble des pays en développement	8 565	5 197	999	176	1 266	926
<i>dont:</i>						
Afrique	97	3	82	4	-	7
Amérique	916	329	154	144	61	228
Asie	7 550	4 865	762	28	1 205	691
Europe <sup>a</sup>	..	..	..	..	..	..
Océanie	1	-	-	1	-	-
Autres pays	1 129	188	687	80	141	33

Source : Secrétariat de la CNUCED, sur la base de données fournies par Lloyd's Maritime Information Services (Londres).

<sup>a</sup> Chiffres non communiqués

#### *Prix des navires neufs et des navires d'occasion*

63. Le tableau 22 indique les prix des navires neufs pour les principales catégories de navires. En 2000, les prix de quasiment tous les principaux types de navires, quelle que soit leur taille, ont sensiblement augmenté par rapport à ceux de l'année précédente. Les majorations de prix ont été beaucoup plus importantes pour les pétroliers et les vraquiers, dénotant la saturation graduelle de la capacité de construction des chantiers navals. Vers le milieu de l'année, les dates de livraison s'étiraient bien souvent jusqu'en 2003. Les chantiers de la République de Corée, qui ont procédé à des restructurations, réaménagé leur dette, réduit leurs coûts salariaux et bénéficié de taux de change favorables, ont été en mesure d'offrir des prix attractifs et ont remporté près de la moitié des commandes mondiales. Les chantiers japonais ont dû composer avec un yen surévalué et, de ce fait, ont perdu des parts de marché. Les chantiers chinois qui ont pris des mesures pour améliorer leur productivité sont restés compétitifs, encore que leurs délais de construction soient toujours plus longs que ceux d'autres chantiers navals. Les prix plus élevés des chantiers européens n'ont pas découragé les clients, du fait de la saturation des carnets de commandes asiatiques et de la suppression des subventions de l'Union européenne le 31 décembre 2000. L'analyse montre que les prix à la construction des pétroliers, quelle que soit leur taille, ont fait un bond de 10 à 14% entre 1999 et 2000. Ceux des transporteurs de vrac sec jusqu'à 74 000 tpl ont augmenté modérément en 2000, de 2 à 3% par rapport à l'année précédente, tandis que ceux des Capesize ont pris 17,6%. Les prix des porte-conteneurs cellulaires de 2 500 EVP ont baissé de 1,4%, alors que ceux des navires de charge classiques sont restés stables. Une hausse modeste de 3,4% a été constatée pour les transporteurs de GPL. D'une manière générale, les prix à la construction des navires, quel qu'en soit le type ou la taille, ont continué de s'orienter à la hausse, car la demande est restée soutenue.

TABLEAU 22  
**Prix moyen d'un navire neuf, pour certaines années a**  
*(Millions de dollars)*

<i>Type et taille</i>	<i>1980</i>	<i>1985</i>	<i>1990</i>	<i>1995</i>	<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>Variation en pourcentage 1999/2000</i>
Vraquiers de 30 000 a 50 000 tpl	17	11	24	24,5	18	19,5	20	2,6
Pétroliers de 32 000 a 45 000 tpl	19	18	29	33,5	25	25	28,5	14,0
Vraquiers de 70 000 a 74 000 tpl	24	14	32	29	20	22	22,5	2,3
Pétroliers de 80 000 a 105 000 tpl	28	22	42	43	33	33	41	24,2
Vraquiers de 1 20 000 tpl	32	27	45	40	37	34	40	17,6
Pétroliers de 250 000 a 280 000 tpl	75	47	90	85	70	68	76	11,8
Méthanier (GNL) de 125 000 a 138 000 m3	200	200	225	245	190	150	165	10,0
Méthanier (GPL) de 75 000 m3	77	44	78	68	58	58	60	3,4
Navires de charge classiques de 15 000 tpl	14	12	24	21	21	19	19	0,0
Porte-conteneur intégral de 2 500 EVP	-	26	52	50	42	35	34,5	-1,4

*Source* : Secrétariat de la CNUCED, d'après des données tirées de Lloyd's Shipping Economist (Londres), diverses livraisons.

<sup>a</sup> A partir de 1995, les prix correspondent aux grosses unités.

64. Comme le montre le tableau 23, les prix moyens des pétroliers d'occasion ont grimpé. Les navires jugés respecter l'environnement, en particulier, se sont achetés plus cher. Le nombre de transactions portant sur des pétroliers a également augmenté: de 120 en 1999, il est passé à 185 en 2000. Les navires

TABLEAU 23  
**Prix des navires d'occasion de cinq ans d'âge, 1995-2000**  
*(Au 31 décembre, en millions de dollars)*

<i>Navires</i>	<i>1995</i>	<i>1996</i>	<i>1997</i>	<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>Variation en pourcentage 1999/2000</i>
Pétrolier de 40 000 tpl <sup>a</sup>	24	26	28	20	20	26,5	32,5
Pétroliers de 80 000 a 95 000 tpl a	31	37	37,5	25	26	39	50,0
Pétroliers de 130 000 a 150 000 tpl a	35,5	40	47	37	36	49,5	37,5
Pétroliers de 250 000 a 280 000 tpl a	55	67	70	50	50	71	42,0
Transporteurs de vrac sec de 45 000 tpl	22	18,5	18	13	15,5	15	-3,2
Transporteurs de vrac sec de 70 000 tpl	23	20,5	21	14,5	17	15,5	-8,8
Transporteurs de vrac sec de 150 000 tpl	28	26,5	30	23,5	27,5	25	-9,1

*Source* : Secrétariat de la CNUCED, d'après des données de Fearnleys (Oslo), Review 2000.

<sup>a</sup> A partir de 1996, les prix correspondent aux grosses unités.

qui se sont vendus avec les majorations de prix les plus fortes ont été les Aframax. Dans le secteur des vraquiers, les prix ont beaucoup fluctué au cours de l'année, mais avec une nette correction à la baisse par rapport aux prix élevés qui avaient prévalu en 1999. En dépit du fléchissement des prix, les Capesize ont fait l'objet d'un plus grand nombre de transactions: 20 unités ont changé de mains au cours de l'année. Une moins grande activité a été enregistrée dans le secteur des Panamax, où seuls 70 unités ont été vendues (30 de moins qu'en 1999) et dans celui des Handysize où l'on a noté 180 transactions (45 de moins qu'en 1999).