

CONFERENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE ET LE DEVELOPPEMENT

Genève

ÉTUDE
SUR LES TRANSPORTS MARITIMES
2001
Chapitre III

Nations Unies
New York et Genève, 2001

Chapitre III

PRODUCTIVITÉ DE LA FLOTTE MONDIALE ET SITUATION DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE DANS LES TRANSPORTS MARITIMES MONDIAUX

On trouvera dans le présent chapitre des renseignements sur la productivité opérationnelle de la flotte mondiale ainsi qu'une analyse de la situation de l'offre par rapport à la demande de tonnage. Les principaux indicateurs considérés sont la comparaison entre le volume de fret et l'armement, le tonnage transporté par tpl et le nombre de tonnes-milles par tpl, ainsi que l'excédent de tonnage dans les principaux secteurs du marché des transports maritimes.

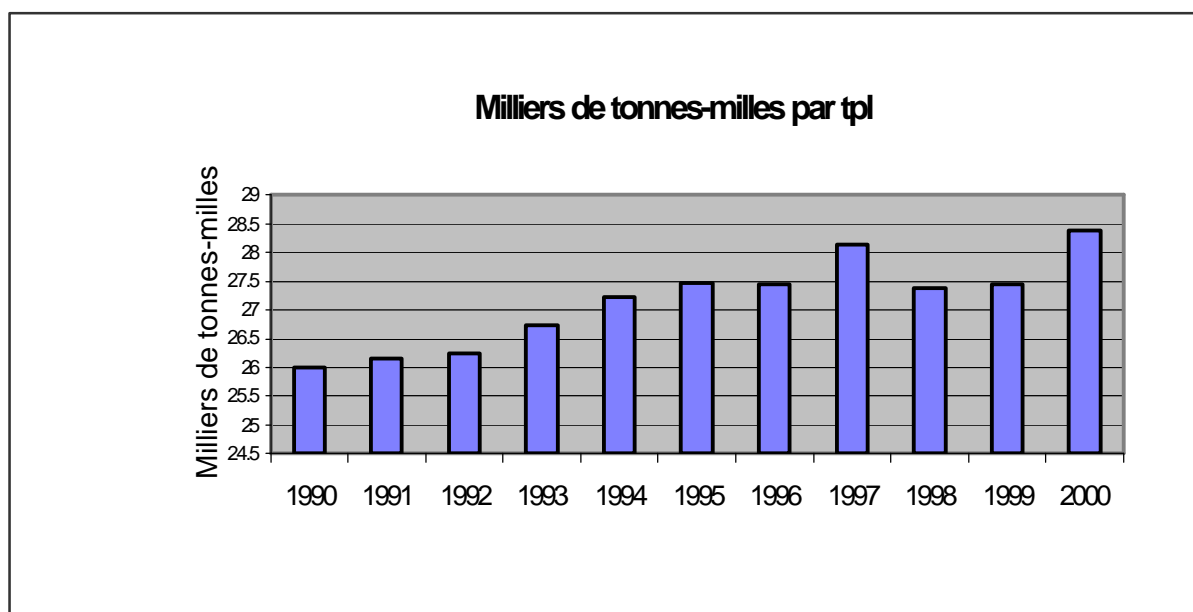
A. PRODUCTIVITÉ OPÉRATIONNELLE

Estimation du tonnage transporté et du nombre de tonnes-milles par tpl

65. Les principaux indicateurs de la productivité opérationnelle de la flotte mondiale sont donnés au graphique 6 et au tableau 24. Le nombre de tonnes de marchandises transportées par tonne de port en lourd (tpl) est resté à peu près le même en 2000 que les deux années précédentes (7,19), tandis que le nombre de tonnes-milles par tonne de port en lourd a augmenté (28 380). La légère amélioration de la productivité mesurée en tonnes transportées par tpl tient au fait que le volume de fret transporté s'est accru plus rapidement que ne l'a fait la flotte. L'amélioration de la productivité mesurée en tonnes-milles par tpl découle de la reprise du trafic maritime, après le relâchement des deux années précédentes.

GRAPHIQUE 6

Indice de productivité de la flotte mondiale: nombre de tonnes-milles par tpl, 1990–2000



Source : Calculs de la CNUCED.

TABLEAU 24

Tonnage transporté et nombre de tonnes-milles par tpl de la flotte mondiale totale, 1990–2000

<i>Année</i>	<i>Flotte mondiale (millions de tpl)</i>	<i>Tonnage total transporté (millions de tonnes)</i>	<i>Nombre total de tonnes-milles (milliards)</i>	<i>Nombre de tonnes transportées par tpl</i>	<i>Milliers de tonnes-milles par tpl</i>
1990	658,4	4 008	17 121	6,09	26,00
1991	683,5	4 120	17 873	6,03	26,15
1992	694,7	4 220	18 235	6,07	26,25
1993	710,6	4 330	18 854	6,09	26,53
1994	719,8	4 485	19 461	6,23	27,04
1995	734,9	4 651	20 188	6,33	27,47
1996	758,2	4 758	20 810	6,28	27,45
1997	775,9	4 953	21 825	6,38	28,13
1998	788,7	5 648	21 588	7,16	27,37
1999	799,0	5 688	21 928	7,12	27,44
2000	808,4	5 811	22 940	7,19	28,38

Sources : Flotte mondiale: Lloyd's Maritime Information Services (Londres) (chiffres au 1^{er} juillet pour 1990 et au 31 décembre pour 1991 à 1999); tonnage total transporté: secrétariat de la CNUCED; tonnes-milles : Fearnleys (Oslo), *Review*, diverses livraisons. Données compilées par le secrétariat de la CNUCED.

66. Le tableau 25 fournit des données complémentaires sur la productivité opérationnelle mesurée en tonnes de marchandises transportées par tonne de port en lourd. Par rapport à 1999, celle des pétroliers a augmenté de 3,0 % en 2000 pour s'élever à 7,25 tonnes par tpl. Pour les transporteurs de vrac sec, les transporteurs mixtes et le reste de la flotte, les accroissements ont été respectivement de 4,2 %, 14,1 % et 1,7 %.

TABLEAU 25

**Productivité estimative des navires-citernes, des vraquiers, des transporteurs mixtes ^a
et du reste de la flotte ^b, pour certaines années
(Tonnes transportées par tpl)**

<i>Année</i>	<i>Chargements de pétrole transportés par des navires- citernes de plus de 50 000 tpl (millions de tonnes)</i>	<i>Tonnes par tpl de navire- citerne</i>	<i>Chargements de vrac sec transportés par des vraquiers de plus de 18 000 tpl (millions de tonnes)</i>	<i>Tonnes par tpl de vraquier</i>	<i>Chargements de pétrole et de vrac sec transportés par des transporteurs mixtes de plus de 18 000 tpl (millions de tonnes)</i>	<i>Tonnes par tpl de transporteur mixte</i>	<i>Chargements transportés par le reste de la flotte ^a(millions de tonnes)</i>	<i>Tonnes par tpl du reste de la flotte</i>
1970	1 182	8,58	403	8,40	97	6,83	800	6,34
1980	1 564	4,79	396	2,85	282	5,83	1 406	8,33
1990	1 427	5,96	667	3,29	203	6,28	1 680	9,13
1998	1 985	7,10	1 137	4,41	130	7,34	2 379	10,18
1999	1 988	7,04	1 162	4,48	131	7,83	2 402	9,99
2000	2 070	7,25	1 262	4,67	102	8,94	2 451	10,16

Source : Secrétariat de la CNUCED, d'après des données de Fearnleys (Oslo), *Review*, *World Bulk Trades* et *World Bulk Fleet*, diverses livraisons, et d'autres revues spécialisées.

^a Pétroliers, vraquiers et transporteurs mixtes indiqués au tableau 6.

^b Par flotte résiduelle, on entend les navires de charge classiques, les porte-conteneurs et les autres navires indiqués au tableau 6.

67. Le tableau 26 donne une idée de la productivité en tonnes-milles par tpl des transporteurs de vrac sec, des transporteurs mixtes et du reste de la flotte. La productivité des pétroliers ainsi mesurée a continué à progresser en 2000, augmentant de 4,3 % pour atteindre 35,41 tonnes-milles par tpl. Pour les transporteurs de vrac sec, les transporteurs mixtes et le reste de la flotte, les accroissements ont été respectivement de 2,9 %, 7,6 % et 3,1 % à 24,00, 34,91 et 24,97 tonnes-milles par tpl.

TABLEAU 26

**Productivité estimative des navires-citernes, des vraquiers, des transporteurs mixtes^a
et du reste de la flotte^b, pour certaines années**
(Milliers de tonnes-milles par tpl)

<i>Année</i>	<i>Chargements de pétrole transportés par des navires-citernes de plus de 50 000 tpl (milliards de tonnes-milles)</i>	<i>Tonnes-milles par tpl de navire-citerne</i>	<i>Chargements de vrac sec transportés par des vraquiers de plus de 18 000 tpl (milliards de tonnes-milles)</i>	<i>Tonnes-milles par tpl de vraquier</i>	<i>Chargements de pétrole et de vrac sec transportés par des transporteurs mixtes (milliards de tonnes-milles)</i>	<i>Tonnes-milles par tpl de transporteur mixte</i>	<i>Chargements transportés par le reste de la flotte (milliards de tonnes-milles)</i>	<i>Tonnes-milles par tpl du reste de la flotte</i>
1970	6 039	43,82	1 891	39,40	745	52,46	1 979	15,69
1980	9 007	27,56	2 009	14,47	1 569	32,43	4 192	24,83
1990	7 376	30,81	3 804	18,77	1 164	36,04	4 777	25,96
1998	9 465	33,86	5 988	23,23	535	30,24	5 600	23,97
1999	9 586	33,94	6 048	23,31	542	32,44	5 753	23,93
2000	10 107	35,41	6 484	24,00	398	34,91	5 951	24,67

Source : Secrétariat de la CNUCED, d'après des données de Fearnleys (Oslo), *Review, World Bulk Trades* et *World Bulk Fleet*, diverses livraisons, et d'autres revues spécialisées.

^a Voir les notes figurant au bas du tableau 25

B. SITUATION DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE DANS LES TRANSPORTS MARITIMES MONDIAUX

Excédent de tonnage

68. Le tableau 27 fournit quelques données succinctes sur le rapport entre l'offre et la demande de tonnage pour la période 1995-2000. En 2000, l'excédent de tonnage total a continué à se résorber: il a régressé de 5,3 millions de tpl à 18,4 millions de tpl, son plus bas niveau, représentant 2,3 % de la flotte marchande contre 3,0 % en 1999. Cette amélioration est attribuable en grande partie à l'accroissement constant du volume de fret, en particulier depuis 1998 (voir tableau 24), volume qui a atteint 5,6 milliards de tonnes, quand l'excédent de tonnage était de 3,1 %.

Mécanisme de l'offre et de la demande par catégorie de navires.

69. En 2000, l'offre de tonnage dans le secteur des pétroliers a régressé de 4,3 millions de tpl à 279,4 millions de tpl, les livraisons de navires neufs ayant été inférieures au tonnage envoyé à la ferraille ou perdu (voir tableau 28 et graphique 7). Cette régression, conjuguée à l'accroissement des chargements, a ramené la capacité excédentaire à 13,5 millions de tpl, soit à 4,8 % de la flotte mondiale de navires-citernes. En 2000, l'offre globale dans le secteur des transporteurs de vrac sec a augmenté assez peu, de 2,0 millions de tpl à 247,7 millions de tpl. Le formidable accroissement des chargements des principales cargaisons sèches, mentionné au chapitre I, a contribué à ramener le surtonnage à la moitié de celui de l'année d'avant, soit à 3,8 millions de tpl seulement, équivalant à 1,5 % de la flotte de transporteurs de vrac sec. Dans le secteur des navires de charge classiques, la capacité excédentaire a été réduite en 2000, l'offre n'excédant la demande que de 1,1 million de tpl (1,8 % de la flotte de cette catégorie de navires). Dans

celui des transporteurs d'unités de charge, 7,5 millions de tpl en porte-conteneurs sont venus s'ajouter à la flotte en 2000, ce qui a porté la capacité excédentaire à 83,6 millions de tpl. Comme les années précédentes, c'est l'expansion des services de ligne qui a permis d'absorber ce tonnage et, partant, d'exploiter la totalité de la flotte mondiale de transporteurs d'unités de charge.

TABLEAU 27
Surtonnage de la flotte marchande mondiale, 1990 et 1995–2000
(Chiffres au 31 décembre)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
	<i>Millions de tpl</i>					
Flotte marchande mondiale	734,9	758,2	775,9	788,7	799,0	808,4
Excédent de tonnage ^a	50,8	48,8	29,0	24,7	23,7	18,4
Flotte en service ^b	684,1	709,4	746,9	764,0	775,3	790,0
	<i>Pourcentages</i>					
Part de l'excédent de tonnage dans le total de la flotte marchande mondiale	6,9	6,4	3,7	3,1	3,0	2,3

Sources : Secrétariat de la CNUCED, sur la base de données fournies par Lloyd's Maritime Information Services (Londres); et *Lloyd's Shipping Economist* (Londres), diverses livraisons.

^a Estimations des chiffres annuels moyens. Par tonnage excédentaire, on entend celui qui n'est pas totalement utilisé, parce qu'exploité à vitesse réduite, désarmé ou inactif pour d'autres raisons.

^b Flotte mondiale moins tonnage excédentaire.

TABLEAU 28
Analyse du surtonnage par grandes catégories de navires, 1995–2000^a
(chiffres annuels moyens en millions de tpl)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000 ^d
Flotte mondiale de navires-citernes	277,0	285,1	290,6	291,0	281,8	279,4
Surtonnage ^b	28,8	28,8	17,0	17,3	14,0	13,5
Part du surtonnage (en pourcentage)	10,4	10,1	5,8	5,9	5,0	4,8
Flotte mondiale de transporteurs de vrac sec	252,9	257,2	260,9	257,1	245,7	247,7
Surtonnage ^b	17,9	17,2	10,3	5,8	7,9	3,8
Part du surtonnage (en pourcentage)	7,1	6,7	3,9	2,3	3,2	1,5
Flotte mondiale de navires de charge classiques	62,0	62,7	62,0	60,5	59,9	59,3
Surtonnage	2,0	1,4	1,7	1,6	1,8	1,1
Part du surtonnage (en pourcentage)	3,2	2,2	2,7	2,6	3,0	1,8
Flotte mondiale de transporteurs d'unités de charge ^c	53,4	59,3	65,7	73,1	76,1	83,6
Surtonnage	0,7	0	0	0	0	0
Part du surtonnage (en pourcentage) ^c	1,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

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

^a Dans le présent tableau, les agrégats donnés pour tous les secteurs sont les moyennes des années indiquées et diffèrent par conséquent des chiffres mondiaux figurant dans le tableau 28. Dans ce tableau, sont exclus les pétroliers et les transporteurs de vrac sec de moins de 10 000 tpl ainsi que les navires de charge classiques et les transporteurs d'unités de charge de moins de 5 000 tpl.

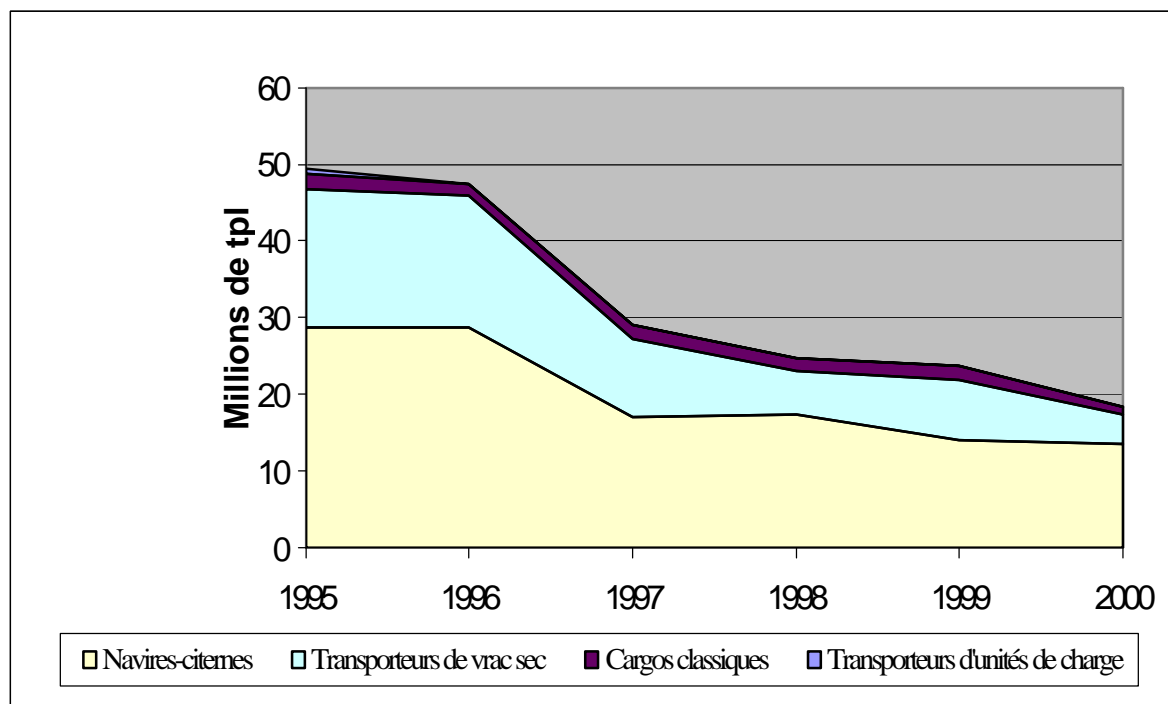
^b Y compris 50% de transporteurs mixtes (minéraliers-vraquiers-pétroliers).

^c La flotte de transporteurs d'unités de charge comprend ici les porte-conteneurs cellulaires intégraux, les porte-conteneurs partiellement cellulaires, les navires rouliers et les porte-barges.

^d Les chiffres indiqués pour 2000 correspondent à ceux enregistrés jusqu'en octobre 2000, tels qu'ils ont été recueillis en décembre 2000.

GRAPHIQUE 7

Evolution de la capacité excédentaire par grandes catégories de navires, pour certaines années



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

C. COMPARAISON ENTRE LE VOLUME DES CHARGEMENTS TRANSPORTÉS ET L'ARMEMENT

70. Le tableau 29 permet de se faire une idée de la corrélation entre le volume de fret produit par différents groupes de pays et leur armement. Les pays développés à économie de marché ont généré près de 53 % du trafic maritime mondial en 2000 (environ 54 % en 1980). Leur part dans la flotte mondiale s'est réduite de plus de la moitié entre 1980 et 2000, puisqu'elle est tombée de 51 % à 25 %. Cela étant, au tonnage battant pavillon national, il convient d'ajouter celui des navires détenus par ces pays mais immatriculés sous pavillon étranger. La part des pays en développement dans le volume du trafic mondial est restée de l'ordre de 40 %. Le tonnage appartenant à ces pays ou battant pavillon national, qui comptait pour 10 % de la flotte mondiale en 1980, en représentait près de 20 % début 2001. Le tonnage contrôlé par les pays en développement a augmenté pour atteindre près d'un tiers du tonnage total ainsi détenu, si bien qu'au total les pays en développement détenaient quelque 36 % de la flotte mondiale. La part du trafic mondial de marchandises générée par les pays d'Europe centrale et orientale est restée d'environ 3,0 % en 2000, c'est-à-dire inchangée par rapport aux années précédentes, mais sensiblement inférieure aux 4,7 % des années 80. Quant à la part du tonnage mondial détenue par ces pays, elle a diminué de 5,5 %, pour tomber à 2,1 % en 2000. Les pays socialistes d'Asie ont vu leur part dans le trafic mondial progresser de 4,6 % en 2000 et leur part dans la flotte mondiale passer de 1,6 % en 1980 à 3,3 %. Ils sont en outre à la tête d'une flotte dont une petite partie est immatriculée dans des pays de libre immatriculation.

71. Le tableau 30 renseigne sur l'armement des grandes nations commerçantes. On peut noter en passant que les grandes nations commerçantes détiennent aussi des flottes importantes. Cette caractéristique reflète un aspect des politiques d'appui au commerce qui visent à faire du transport maritime et du commerce des activités complémentaires. Le potentiel maritime et, plus précisément, la détention d'un tonnage important sont jugés essentiels généralement pour soutenir et promouvoir le commerce d'un pays. Le tableau fait aussi apparaître nombre de similitudes et de différences entre les services maritimes des grandes nations commerçantes. Le Japon, la Chine (y compris Hong Kong), la République de Corée, le

TABLEAU 29

**Comparaison entre le volume total de fret et l'armement, par groupes de pays,
en 1970, 1980, 1990 et 1998-2000**

<i>Groupe de pays</i>	<i>Année</i>	<i>Flotte marchande (millions de tpl)</i>	<i>Pourcentage du total mondial</i>	<i>Flotte marchande (millions de tpl)</i>	<i>Pourcentage du total mondial</i>
Pays développés à économie de marché	1970	2 832,0	55,1	211,9	65,0
	1980	3 965,0	53,7	350,1	51,3
	1990	4 574,7	56,2	219,0	33,3
	1998	6 140,3	53,2	202,6	25,7
	1999	6 103,6	52,2	203,2	25,4
	2000	6 398,9	52,7	203,9	25,2
Principaux pays de libre immatriculation	1970	<i>b</i>	<i>b</i>	70,3	21,6
	1980	<i>b</i>	<i>b</i>	212,6	31,1
	1990	<i>b</i>	<i>b</i>	224,6	34,1
	1998	<i>b</i>	<i>b</i>	376,8	47,8
	1999	<i>b</i>	<i>b</i>	384,7	48,1
	2000	<i>b</i>	<i>b</i>	390,5	48,3
Pays en développement	1970	2 056,0	40,0	20,5	6,3
	1980	2 926,0	39,6	68,4	10,0
	1990	3 095,0	38,0	139,7	21,2
	1998	4 625,5	40,0	150,8	19,1
	1999	4 748,2	40,6	153,6	19,2
	2000	4 824,9	39,8	157,5	19,5
Pays d'Europe centrale et orientale, y compris l'ex-URSS	1970	204,0	4,0	20,5	6,2
	1980	346,0	4,7	37,8	5,5
	1990	275,9	3,4	44,3	6,7
	1998	292,7	2,5	20,7	2,6
	1999	334,0	2,9	18,3	2,3
	2000	348,2	2,9	16,8	2,1
Pays socialistes d'Asie	1970	43,0	0,8	1,2	0,4
	1980	146,0	2,0	10,9	1,6
	1990	187,7	2,4	22,1	3,4
	1998	490,1	4,2	26,0	3,3
	1999	504,2	4,3	25,8	3,2
	2000	554,6	4,6	26,3	3,3
Total mondial ^a	1970	5 135,0	100,0	326,1	100,0
	1980	7 383,0	100,0	682,8	100,0
	1990	8 133,3	100,0	658,4	100,0
	1998	11 548,7	100,0	788,7	100,0
	1999	11 689,9	100,0	799,0	100,0
	2000	12 126,7	100,0	808,4	100,0

Source : Voir les annexes II et III (b).

^a Y compris le tonnage non attribué aux groupes ci-dessus, qui est indiqué à l'annexe III (b).

^b Toutes les marchandises chargées et déchargées sont comprises dans le volume indiqué pour les pays en développement.

Danemark, la Suède et la Norvège possèdent des services maritimes remarquables dans le secteur du trafic tiers. D'autres grandes nations commerçantes sont de gros importateurs ou utilisateurs de services maritimes, tout en étant en même temps bien positionnées au niveau armement et un peu moins bien positionnées au niveau tonnage battant pavillon national. Les États-Unis et la France sont dans ce cas. En 2000, les États-Unis ont généré plus de 15,7 % du trafic mondial en détenant 7,87 % du tonnage mondial, dont 3,55 % seulement ont navigué sous pavillon national. De même, la France a généré 4,6 % du trafic mondial en ne possédant que 1,48 % du tonnage mondial, dont 0,85 % battant pavillon national.

TABLEAU 30
Niveau d'engagement maritime des 25 principales nations commerçantes
(au 31 décembre 2000)

<i>Pays/territoire</i>	<i>Part en pourcentage de la valeur du trafic mondial</i>	<i>Part en pourcentage du tonnage de port en lourd de la flotte mondiale</i>
Etats-Unis	15,7	7,87
Allemagne	8,1	4,11
Japon	6,6	12,74
Royaume-Uni	4,7	3,76
France	4,6	1,48
Italie	3,6	1,84
Canada	4,0	0,37
Hong Kong, Chine	3,2	5,49
Pays-Bas	3,1	0,85
Belgique-Luxemburg	2,9	0,99
Chine	3,6	5,22
République de Corée	2,6	3,35
Singapour	2,1	5,14
Espagne	2,0	0,71
Province chinoise de Taiwan	2,2	2,47
Malaisie	1,4	0,95
Suède	1,2	1,32
Suisse	1,2	0,87
Thaïlande	1,0	0,38
Australie	1,0	0,48
Brésil	0,9	0,76
Fédération de Russie	1,1	2,09
Arabie saoudite	0,9	1,36
Danemark	0,7	3,24
Norvège	0,7	10,90
Total	79,1	78,74

Source : Secrétariat de la CNUCED, sur la base de données fournies par l'Organisation mondiale du commerce.