

CONFERENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE ET LE DEVELOPPEMENT

Genève

ÉTUDE
SUR LES TRANSPORTS MARITIMES
2001

Aperçu des Principales Tendances

Nations Unies
New York et Genève, 2001

APERÇU DES PRINCIPALES TENDANCES

Evolution de l'économie mondiale et du trafic maritime international de marchandises

En 2000, la production mondiale a augmenté de 4,0% par rapport à 1999, ce qui constitue la plus forte progression enregistrée en dix ans. Les pays développés à économie de marché ont affiché une croissance de 3,5% et les pays en développement, un taux de progression moyen de 5,1%. En 2001, le taux de croissance de la production mondiale devrait fléchir, la production des pays de l'OCDE n'augmentant plus que de 2%.

L'accroissement du volume des exportations mondiales de marchandises a été de 11,9% contre 5,0% en 1999 et celui des importations, de 11,3% contre 6,1%. Ces taux élevés témoignent du dynamisme des pays en développement, comme de l'Amérique du Nord. En 2001, le ralentissement de l'économie nord-américaine freinera grandement la progression des échanges.

L'indice de la production industrielle totale des pays de l'OCDE a fait un bond de 6,0%, passant de 114,3 en 1999 à 121,2 en 2000 (1995=100). Cette progression est due aux bons résultats obtenus aux Etats-Unis et dans les pays européens de l'OCDE.

Le trafic maritime international (s'agissant des marchandises chargées) a augmenté en volume pour la quinzième année consécutive, atteignant le chiffre record de 5,88 milliards de tonnes. Le taux de croissance annuel est passé de 0,9% seulement en 1999 à 3,6 % en 2000. En toute vraisemblance, le volume du commerce maritime mondial ne progressera que de 2,0% en 2001.

En tonnes-milles, les activités maritimes se sont chiffrées au total à 22 940 milliards en 2000 contre 21 930 milliards en 1999.

Evolution de la flotte mondiale

La flotte marchande mondiale s'est accrue de 1,2% pour atteindre 808,4 millions de tonnes de port en lourd (tpl) à la fin de l'année 2000. Les livraisons de navires neufs (44,4 millions de tpl) ont progressé de 9,6%, tandis que le tonnage envoyé à la casse ou perdu (22,2 millions de tpl) a diminué de 27,7%, laissant un gain net de 9,4 millions de tpl.

Les flottes de pétroliers et de transporteurs de vrac sec, qui, ensemble, représentent 70,1% de la flotte mondiale, se sont accrues de 1,1% et 2,0% respectivement. La flotte de porte-conteneurs a augmenté de 8,8% pour passer de 63,6 à 69,2 millions de tpl et celle de méthaniers, de 6,9% pour passer de 17,3 à 18,5 millions de tpl.

La moyenne d'âge de la flotte mondiale est restée de l'ordre de 14 ans, près de 34% des navires ayant 20 ans et plus. Les cargos classiques sont les navires dont l'âge moyen est le plus élevé (17,0 ans) et les porte-conteneurs, ceux dont la moyenne d'âge est la plus basse (10,4 ans).

Les navires immatriculés dans les pays développés à économie de marché et dans les principaux pays de libre immatriculation ont représenté respectivement 25,2% et 48,5% de la flotte mondiale. Le tonnage des registres libres a augmenté de 1,9%; les deux tiers de cette flotte contrôlée appartiennent à des pays à économie de marché et à des pays en développement. La part des pays en développement a atteint 19,4%, soit 157,0 millions de tpl, dont 115,7 millions de tpl sont immatriculés en Asie.

Productivité de la flotte mondiale et situation de l'offre et de la demande

Les principaux indicateurs de productivité de la flotte mondiale, à savoir le nombre de tonnes transportées par tpl et le nombre de tonnes-milles par tpl, sont passés à 7,19 et 28,38 respectivement, ce qui donne des accroissements de 1,0% et 3,3% par rapport à 1999.

L'excédent de tonnage de la flotte mondiale a continué à régresser pour s'établir à 18,4 millions de tpl en 2000, soit à 2,3% de la flotte marchande mondiale. La capacité excédentaire en navires-citernes est tombée à 13,5 millions de tpl. et celle en transporteurs de vrac sec, qui était de 7,9 millions de tpl en 1999, à 3,8 millions de tpl.

Marchés des frets

L'année 2000 a été faste pour le marché du transport pétrolier. Le volume global du trafic maritime de pétrole brut s'est accru de 3,3%. Les indices des taux de fret moyens pour les VLCC, les

transporteurs de brut de moyen tonnage et les petits transporteurs de brut et de produits pétroliers ont augmenté de 104,2%, 77,9% et 73,3% respectivement.

En 2000, les expéditions maritimes de vrac majeurs, en particulier celles de minerai de fer et de charbon, ont augmenté de 7,4%. L'offre et la demande étant mieux équilibrées, les taux d'affrètement à temps et au voyage se sont améliorés, les indices progressant de 63,6% et 11,8% en moyenne par an.

Vers la fin de l'année 2000, les taux de fret pratiqués sur les principales liaisons conteneurisées (transpacifique, transatlantique et Asie/Europe) ont été une fois encore supérieurs, pour la plupart, à ceux qui avaient cours fin 99. Les parcours ouest-est ont été les seuls à connaître une détérioration des taux: 11,7% pour le Pacifique et 4,3% pour l'Atlantique. Sur les parcours est-ouest, les augmentations de taux ont été confortables: 11,7% pour le Pacifique et 11,3% pour l'Atlantique. Sur l'itinéraire Asie/Europe, l'accroissement des taux a été infime (0,3%), bien loin des 2,7% enregistrés sur l'itinéraire Europe/Asie.

Coût total du fret dans le commerce mondial, par groupes de pays

A l'échelle mondiale, le coût total du fret exprimé en proportion de la valeur des importations a régressé de 5,69% en 1998 à 5,39% en 1999. Pour les pays développés à économie de marché, le coefficient de fret a été de 4,50% (contre 4,83% en 1998), tandis qu'il a été de 8,21% pour les pays en développement (contre 8,34% en 1998). Il est passé à 12,0% pour les pays en développement d'Afrique et à 7,9% pour ceux des Amériques. Pour les pays en développement d'Asie, il est tombé à 7,8%, alors qu'il resté inchangé, à 12,0% pour ceux d'Océanie.

Développement des ports

Le volume total du trafic portuaire conteneurisé a encore augmenté, de 7,3% par rapport à 1998, pour atteindre 192,3 millions d'EVP. Les ports des pays ou territoires en développement ont traité 80,9 millions d'EVP, soit 41,4% du total. En 1999, on a dénombré 48 pays ou territoires dont les terminaux ont manutentionné plus de 100 000 EVP.

Efficacité en matière de commerce et de transport

L'évolution technologique dans le secteur des transports internationaux a normalisé les activités de transport dans le monde entier. Le Recueil des recommandations relatives à la facilitation du commerce visant à rationaliser les procédures et la documentation relatives au commerce international a été actualisé en 2000. Toutefois, aucun cadre juridique uniforme ne régissant le transport multimodal, un certain nombre de gouvernements et d'organismes intergouvernementaux régionaux et sous-régionaux ont entrepris de légiférer pour remédier au flou actuel.

Les services de transport de marchandises par chemin de fer se sont encore développés durant l'année dans plusieurs régions. Les réglementations mises en place ont fait ralentir la cadence des concentrations en Amérique du Nord. L'accroissement des échanges a, semble-t-il, contribué au redressement du secteur de la location de conteneurs. La Chine continue d'être le premier pays producteur de conteneurs.

Examen de l'évolution observée au niveau régional

L'accroissement de la production dans les pays d'Asie de l'Est (Japon, République de Corée, Chine, Hong Kong (Chine), Province chinoise de Taiwan et principaux pays de l'ASEAN) a montré que la reprise intervenue depuis la crise financière de 1998 avait perduré. Le trafic de marchandises a connu une forte hausse en 2000. La plupart des grands pays de la région ont enregistré une croissance à deux chiffres du volume des exportations et des importations. Fin 2000, la flotte de la région, y compris les navires contrôlés sous pavillon d'un pays de libre immatriculation, atteignait 298,9 millions de tpl (37,0% de la flotte mondiale). La moyenne d'âge des navires était de 12,2 ans, c'est-à-dire inférieure à la moyenne mondiale.

En Asie de l'Est, le réseau de transport regroupe tous les modes de transport et son fonctionnement requiert des procédures simplifiées et une législation facilitatrice pour concourir au bon déroulement du déplacement des marchandises. En Asie du Sud-Est, le réseau de transport a pour points d'ancrage des centres intermodaux de capacité variable, tels que Singapour, Port Klang et Bangkok, reliés par des navires appartenant à des compagnies qui se remettent lentement de la crise financière de 1997. De nouvelles zones, telles que le Bassin du Mékong, s'insèrent peu à peu dans le trafic international. Le coût élevé et la lourdeur des

procédures commerciales de pays sans littoral comme la République démocratique populaire lao sont au nombre des problèmes à résoudre pour

profiter pleinement des retombées bénéfiques du commerce.

ENCADRÉ 1

Classification par catégories de navires et par registres utilisée dans l'*Etude sur les transports maritimes*

Comme dans l'*Etude* de l'année précédente, cinq catégories de navires ont été utilisées dans l'édition de cette année pour la plupart des tableaux relatifs aux transports maritimes. La taille minimale retenue pour les tableaux fondés sur des données de Lloyd's Maritime Information Services est de 100 tjb, sauf pour les tableaux concernant la propriété des navires, où la limite est de 1 000 tjb. Les cinq catégories en question recouvrent les 20 principaux types de navires présentés ci-après:

<i>Catégorie</i>	<i>Types de navires</i>
Pétroliers	Pétroliers
Vraquiers	Minéraliers et vraquiers, minéraliers-vraquiers-pétroliers
Navires de charge classiques	Navires frigorifiques, navires spécialisés, rouliers, navires de charge classiques (à pont unique et à plusieurs ponts), cargos mixtes
Porte-conteneurs	Cellulaires intégraux
Autres navires	Pétroliers/chimiquiers, transporteurs de produits chimiques, autres navires citernes, méthaniens, rouliers mixtes, navires à passagers, barges-citernes, barges pour marchandises diverses, navires de pêche, ravitailleurs de plates-formes de forage et tous autres types de navires
Total tous navires	Somme de tous les types de navires susmentionnés

Les indications suivantes ont été fournies par Lloyd's Maritime Information Services pour les tableaux de la présente *Etude* concernant l'évolution de la flotte:

Ex-Yougoslavie

La plupart des navires ont été affectés soit à la Croatie (CRT), soit à la Slovénie (SLO). Très peu ont été considérés comme relevant de la Yougoslavie (YUG).

Principaux pays de libre immatriculation

Ce groupe de pays est constitué des Bahamas, des Bermudes, de Chypre, du Libéria, de Malte, du Panama et de Vanuatu.

Source: Lloyd's Maritime Information Services (Londres).