

CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE ET LE DÉVELOPPEMENT

Genève

ÉTUDE
SUR LES TRANSPORTS MARITIMES
2002

Rapport du secrétariat de la CNUCED

Chapitre II

STRUCTURE ET RÉGIME DE PROPRIÉTÉ
DE LA FLOTTE MONDIALE



NATIONS UNIES

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

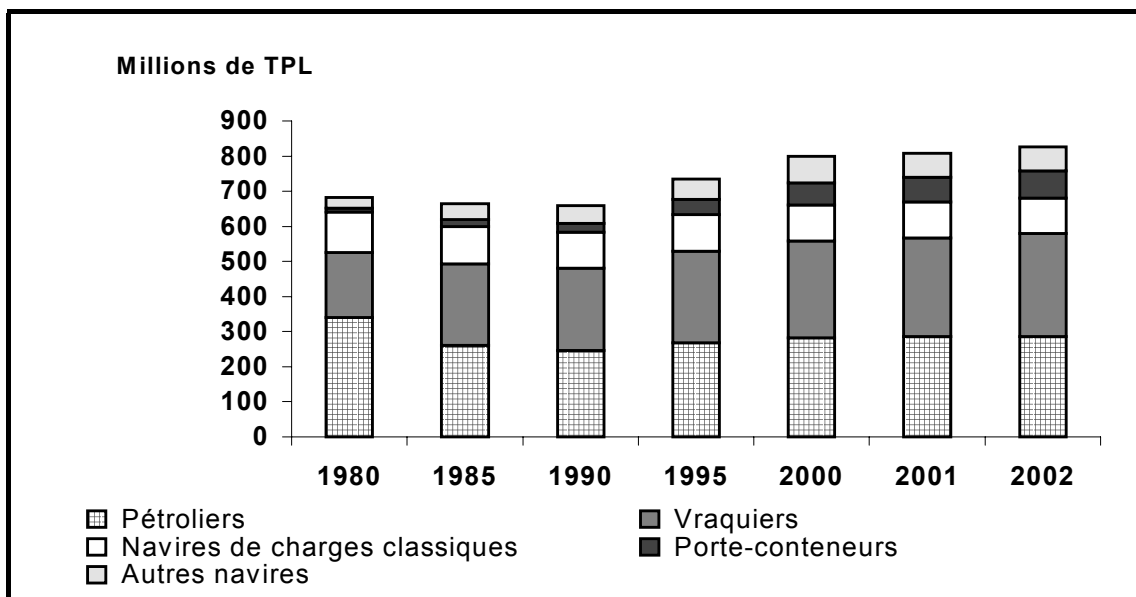
1. Principaux types de navires

La figure 4 et le tableau 6 contiennent des séries chronologiques comparatives sur la flotte mondiale pour 2000, 2001 et 2002. Au 1^{er} janvier 2002, le tonnage de la flotte marchande mondiale s'élevait à 825,7 millions de tonnes de port en lourd (tpl), chiffre supérieur de 2,1 % à celui de 2001, année où il avait augmenté de 1,2 % par rapport à celui de 2000. Il s'agit là du plus fort accroissement enregistré depuis 1997, quasiment double de celui de l'année précédente. Les livraisons de navires neufs ont représenté 45,2 millions de tpl, tandis que les démolitions et les pertes se sont chiffrées à 27,9 millions de tpl. Il en est résulté un gain net de 17,3 millions de tpl en 2001.

La flotte de pétroliers a stagné; en revanche, celle de vraquiers s'est sensiblement accrue en 2001, de 4,6 %. Ces deux catégories de navires ont représenté 70,3 % du tonnage total en 2001, chiffre en légère progression par rapport à l'année précédente (70,1 %). La flotte de navires de charge classiques a diminué de 2,7 % en 2001 et a constitué 12,1 % du tonnage total de la flotte mondiale. Celle de porte-conteneurs, exprimée en tonnage de port en lourd, a augmenté de 11,4 %, soit de 7,9 millions de tpl et représente maintenant 9,3 % du tonnage 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 des flottes de méthaniers (transporteurs de GNL et de GPL principalement) et de transbordeurs/navires à passagers a été en progression constante.

FIGURE 4

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



Source : Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED sur la base de données communiquées par Lloyd's Register - Fairplay.

TABLEAU 6
Répartition de la flotte mondiale par grandes catégories de navires, 2000-2002^a
(En milliers de tpl - chiffres au 1er janvier)

| <i>Principaux types de navires</i> | <i>2000</i> | <i>2001</i> | <i>2002</i> | <i>Variation en % 2001/2002</i> |
|---|------------------------|------------------------|------------------------|-------------------------------------|
| Pétroliers | 282 458 <i>35,4</i> | 285 441 <i>35,3</i> | 285 519 <i>34,6</i> | <i>0,0</i> |
| Vraquier | 276 091 <i>34,6</i> | 281 654 <i>34,8</i> | 294 588 <i>35,7</i> | <i>4,6</i> |
| Minéraliers-vraquiers-pétroliers | 16 723 <i>2,1</i> | 11 391 <i>1,4</i> | 14 456 <i>1,8</i> | <i>26,9</i> |
| Minéraliers-vraquiers | 259 368 <i>32,5</i> | 270 263 <i>33,4</i> | 280 132 <i>33,9</i> | <i>3,7</i> |
| Navires de charge classiques | 101 481 <i>12,7</i> | 102 653 <i>12,7</i> | 99 872 <i>12,1</i> | <i>-2,7</i> |
| Porte-conteneurs | 63 637 <i>8,0</i> | 69 216 <i>8,6</i> | 77 095 <i>9,3</i> | <i>11,4</i> |
| Autres types de navires | 75 328 <i>9,4</i> | 69 412 <i>8,6</i> | 68 578 <i>8,3</i> | <i>-1,2</i> |
| Méthaniers | 17 334 <i>2,2</i> | 18 525 <i>2,3</i> | 19 074 <i>2,3</i> | <i>3,0</i> |
| Chimiquiers | 7 813 <i>1,0</i> | 8 044 <i>1,0</i> | 7 974 <i>1,0</i> | <i>-0,9</i> |
| Navires-citernes divers | 849 <i>0,1</i> | 768 <i>0,1</i> | 785 <i>0,1</i> | <i>2,2</i> |
| Transbordeurs et autres navires à passagers | 4 944 <i>0,6</i> | 5 038 <i>0,6</i> | 5 319 <i>0,6</i> | <i>5,6</i> |
| Autres navires | 44 388 <i>5,6</i> | 37 037 <i>4,6</i> | 35 426 <i>4,3</i> | <i>-4,3</i> |
| TOTAL MONDIAL | 798 995 <i>100</i> | 808 376 <i>100</i> | 825 652 <i>100</i> | <i>2,1</i> |

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register-Fairplay.

^a Les parts en pourcentage sont indiquées en italique.

2. Flotte mondiale de porte-conteneurs

La flotte mondiale de porte-conteneurs cellulaires intégraux s'est encore sensiblement accrue en 2001, tant en nombre d'unités qu'en capacité EVP, pour s'établir à 2755 navires d'une capacité totale de 5 356 650 EVP début 2002, représentant un accroissement de 6,2 % du nombre de navires et de 13,2 % de la capacité EVP par rapport à l'année précédente (voir le tableau 7). La taille des navires a également continué à augmenter, la capacité de charge moyenne par unité passant de 1 824 EVP en 2000 à 1 944 EVP en 2001, avec la construction d'unités de plus gros tonnage dans le but de réaliser des économies d'échelle. Fin 2001, l'intérêt très net pour les gros porte-conteneurs ne s'était pas démenti. Les unités de plus de 3000 EVP ont constitué 71 % des livraisons totales de tonnage cellulaire de l'année et 72,2 % des commandes en carnet.

3. Répartition par âge de la flotte marchande mondiale

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 est restée inchangée en 2001, de 13,9 ans. En ce qui concerne les différentes catégories de navires, l'âge moyen des navires-citernes a baissé de près d'un an, s'établissant à 13,2 ans en 2001. La proportion de navires-citernes de 15 ans et plus est tombée de 47,8 % en 2000 à 42,7 % en 2001, par suite de l'intensification des activités de démolition qui se sont chiffrées à 15,7 millions de tpl en 2001 contre 13,5 millions de tpl en 2000. La moyenne d'âge de la flotte de vraquiers a légèrement augmenté, atteignant 13,7 ans contre 13,2 ans en 2000. Les porte-conteneurs, dont l'âge

TABLEAU 7
**Porte-conteneurs cellulaires intégraux : répartition de la flotte mondiale et de la capacité EVP
 par groupes de pays, en 2000, 2001 et 2002^a**
(Chiffres au 1er janvier)

| Pavillon d'immatriculation, par groupes de pays | Nombre de navires | | | Capacité EVP et parts en pourcentage ^a | | |
|--|-----------------------|-----------------------|-----------------------|---|---------------------------|---------------------------|
| | 2000 | 2001 | 2002 | 2000 | 2001 | 2002 |
| TOTAL MONDIAL | 2 433 <i>100,0</i> | 2 595 <i>100,0</i> | 2 755 <i>100,0</i> | 4 297 874 <i>100,0</i> | 4 734 079 <i>100,0</i> | 5 356 650 <i>100,0</i> |
| Pays développés à économie de marché | 693 <i>28,5</i> | 724 <i>27,9</i> | 759 <i>27,5</i> | 1 530 655 <i>35,6</i> | 1 665 709 <i>35,2</i> | 1 785 609 <i>33,3</i> |
| Principaux pays de libre immatriculation | 944 <i>38,8</i> | 1 003 <i>38,7</i> | 1 117 <i>40,5</i> | 1 698 576 <i>39,5</i> | 1 919 117 <i>40,5</i> | 2 317 543 <i>43,3</i> |
| Total des pays développés à économie de marché et principaux pays de libre immatriculation | 1 637 <i>67,3</i> | 1 727 <i>66,6</i> | 1 876 <i>68,1</i> | 3 229 231 <i>75,1</i> | 3 584 826 <i>75,7</i> | 4 103 152 <i>76,6</i> |
| Pays d'Europe centrale et orientale (y compris l'ex-URSS) | 34 <i>1,4</i> | 32 <i>1,2</i> | 30 <i>1,1</i> | 26 699 <i>0,6</i> | 25 457 <i>0,5</i> | 24 590 <i>0,5</i> |
| Pays socialistes d'Asie | 89 <i>3,7</i> | 106 <i>4,1</i> | 98 <i>3,6</i> | 96 450 <i>2,2</i> | 105 344 <i>2,2</i> | 105 344 <i>2,0</i> |
| Pays en développement | 587 <i>24,1</i> | 644 <i>24,8</i> | 674 <i>24,5</i> | 803 135 <i>18,7</i> | 883 883 <i>18,7</i> | 994 024 <i>18,6</i> |
| <i>dont :</i> | | | | | | |
| Afrique | 10 <i>0,4</i> | 11 <i>0,4</i> | 10 <i>0,4</i> | 10 719 <i>0,2</i> | 10 841 <i>0,2</i> | 10 674 <i>0,2</i> |
| Amérique | 192 <i>7,9</i> | 214 <i>8,2</i> | 231 <i>8,4</i> | 214 153 <i>5,0</i> | 253 822 <i>5,4</i> | 273 893 <i>5,1</i> |
| Asie | 380 <i>15,6</i> | 416 <i>16,0</i> | 432 <i>15,7</i> | 572 212 <i>13,3</i> | 617 768 <i>13,0</i> | 708 883 <i>13,2</i> |
| Europe | 5 <i>0,2</i> | 3 <i>0,1</i> | 1 <i>0,0</i> | 6 051 <i>0,1</i> | 1 452 <i>0,0</i> | 574 <i>0,0</i> |
| Océanie | 0 <i>0,0</i> | 0 <i>0,0</i> | 0 <i>0,0</i> | 0 <i>0,0</i> | 0 <i>0,0</i> | 0 <i>0,0</i> |
| Autres pays | 86 <i>3,5</i> | 86 <i>3,3</i> | 77 <i>2,8</i> | 142 359 <i>3,3</i> | 134 569 <i>2,8</i> | 129 540 <i>2,4</i> |

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register-Fairplay.

^a Les parts en pourcentage sont indiquées en italique.

moyen est passé de 10,4 ans à 11 ans, constituent toujours la catégorie de navires la plus jeune, la proportion de bâtiments âgés de 0 à 4 ans (30,1 %) y étant plus élevée que dans toutes les autres catégories de navires.

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 (13,3 ans en 2001 contre 13,4 ans en 2000), les navires neufs continuant d'une manière générale à être enregistrés sous pavillon de libre immatriculation. Cela dit, les pays développés à économie de marché ont continué de faire régresser régulièrement la moyenne d'âge de leur flotte, la

ramenant de 13,6 ans en 2000 à 13,3 ans en 2001. Dans ce groupe de pays, l'âge moyen des porte-conteneurs a légèrement augmenté, se situant à 10,3 ans en 2001 contre 10,2 ans en 2000. L'âge moyen de l'ensemble des navires immatriculés dans les pays en développement (exception faite des principaux pays de libre immatriculation) a un peu augmenté, passant de 14,2 ans en 2001 à 14,3 ans en 2001. Dans ce groupe de pays, la moyenne d'âge des navires de charge classiques a été abaissée de 0,5 an, ce qui l'a ramenée à 18,5 ans, tandis que celle des porte-conteneurs a augmenté de 1,2 an, s'établissant ainsi à 11,2 ans. L'âge moyen des navires immatriculés dans les pays socialistes d'Asie a légèrement baissé ans en 2001 (17,9 ans). Ce sont toujours les pays d'Europe centrale et orientale qui ont

TABLEAU 8
Répartition par âge de la flotte marchande mondiale, par catégories de navires, au 1^{er} janvier 2002
(Pourcentage du tonnage total en tpl)

| Groupe de pays | Types 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 ^a | Âge moyen (années) 2000 ^a |
|--|------------------------------|-----------|-----------|-------------|-------------|----------------|--------------------------------------|--------------------------------------|
| TOTAL MONDIAL | Toutes catégories de navires | 19,1 | 18,6 | 12,5 | 15,7 | 34,1 | 13,9 | 13,9 |
| | Pétroliers | 19,4 | 23,3 | 14,5 | 8,7 | 34,0 | 13,2 | 14,1 |
| | Vraquiers | 17,6 | 18,9 | 11,9 | 22,9 | 28,7 | 13,7 | 13,2 |
| | Navires de charge classique | 14,1 | 10,5 | 10,6 | 20,9 | 44,0 | 16,2 | 17,0 |
| | Porte-conteneurs | 30,1 | 23,8 | 11,4 | 11,6 | 23,0 | 11,0 | 10,4 |
| | Autres navires | 18,3 | 14,4 | 12,6 | 12,6 | 42,1 | 14,9 | 15,0 |
| Pays développés à économie de marché | Toutes catégories de navires | 21,7 | 18,3 | 13,2 | 14,9 | 31,9 | 13,3 | 13,6 |
| | Pétroliers | 22,4 | 21,2 | 11,0 | 9,4 | 36,0 | 13,3 | 14,5 |
| | Vraquiers | 12,6 | 19,2 | 11,5 | 26,7 | 30,1 | 14,6 | 13,5 |
| | Navires de charge classique | 21,5 | 13,7 | 11,4 | 19,9 | 33,5 | 14,0 | 14,3 |
| | Porte-conteneurs | 35,0 | 19,3 | 16,8 | 9,1 | 19,8 | 10,3 | 10,2 |
| | Autres navires | 20,2 | 16,3 | 15,8 | 13,0 | 34,8 | 13,8 | 13,6 |
| Principaux pays de libre immatriculation | Toutes catégories de navires | 20,4 | 20,6 | 12,8 | 15,2 | 31,0 | 13,3 | 13,4 |
| | Pétroliers | 17,9 | 25,8 | 15,8 | 7,0 | 33,5 | 13,1 | 13,9 |
| | Vraquiers | 19,4 | 19,3 | 12,8 | 21,8 | 26,8 | 13,3 | 12,8 |
| | Navires de charge classique | 17,9 | 12,6 | 12,3 | 23,7 | 33,5 | 14,6 | 15,6 |
| | Porte-conteneurs | 29,4 | 24,2 | 9,2 | 11,9 | 25,4 | 11,4 | 10,3 |
| | Autres navires | 24,6 | 16,9 | 9,0 | 9,2 | 40,2 | 13,8 | 15,1 |
| Total partiel : PDEM & principaux pays de libre immatriculation | Toutes catégories de navires | 20,9 | 19,7 | 12,9 | 15,1 | 31,3 | 13,3 | 13,5 |
| | Pétroliers | 19,4 | 24,2 | 14,2 | 7,8 | 34,4 | 13,2 | 14,1 |
| | Vraquiers | 17,8 | 19,3 | 12,5 | 22,9 | 27,5 | 13,6 | 13,0 |
| | Navires de charge classique | 19,2 | 13,0 | 12,0 | 22,4 | 33,5 | 14,4 | 15,2 |
| | Porte-conteneurs | 31,8 | 22,1 | 12,4 | 10,7 | 23,0 | 10,9 | 10,2 |
| | Autres navires | 22,1 | 16,6 | 12,8 | 11,3 | 37,1 | 13,8 | 14,3 |
| Pays d'Europe centrale et orientale | Toutes catégories de navires | 1,8 | 4,9 | 17,4 | 21,1 | 54,8 | 18,9 | 18,6 |
| | Pétroliers | 2,6 | 1,8 | 12,1 | 18,2 | 65,4 | 20,1 | 19,8 |
| | Vraquiers | 0,0 | 2,8 | 14,9 | 24,7 | 57,7 | 19,7 | 18,7 |
| | Navires de charge classique | 1,7 | 5,5 | 15,9 | 19,9 | 57,1 | 19,1 | 18,7 |
| | Porte-conteneurs | 14,5 | 8,3 | 12,7 | 31,3 | 33,3 | 15,5 | 14,2 |
| | Autres navires | 1,6 | 5,7 | 21,6 | 21,4 | 49,7 | 18,3 | 17,9 |
| Pays socialistes d'Asie | Toutes catégories de navires | 6,4 | 14,1 | 6,8 | 16,5 | 56,2 | 17,9 | 18,1 |
| | Pétroliers | 7,8 | 21,8 | 8,4 | 11,8 | 50,1 | 16,5 | 16,8 |
| | Vraquiers | 6,5 | 16,2 | 4,9 | 17,1 | 55,2 | 17,7 | 17,5 |
| | Navires de charge classique | 4,7 | 4,9 | 6,3 | 15,4 | 68,7 | 20,0 | 20,2 |
| | Porte-conteneurs | 12,3 | 29,2 | 13,3 | 29,3 | 16,0 | 12,6 | 14,1 |
| | Autres navires | 4,4 | 12,8 | 7,4 | 14,1 | 61,2 | 18,7 | 19,4 |

TABLEAU 8 (suite)

| Groupe de pays | Types 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 ^a | Âge moyen (années) 2000 ^a |
|---|------------------------------|-----------|-----------|-------------|-------------|----------------|--------------------------------------|--------------------------------------|
| Pays en développement (sauf pays de libre immatriculation) | Toutes catégories de navires | 17,8 | 17,7 | 11,4 | 17,4 | 35,7 | 14,3 | 14,2 |
| | Pétroliers | 21,5 | 21,4 | 16,7 | 11,2 | 29,2 | 12,7 | 13,6 |
| | Vraquiers | 20,0 | 19,6 | 11,4 | 24,1 | 24,9 | 13,1 | 12,7 |
| | Navires de charge classique | 7,8 | 7,5 | 7,3 | 19,7 | 57,7 | 18,5 | 19,0 |
| | Porte-conteneurs | 26,6 | 29,4 | 8,2 | 12,5 | 23,3 | 11,2 | 10,0 |
| | Autres navires | 11,3 | 10,0 | 9,2 | 14,6 | 55,0 | 17,4 | 16,4 |

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register-Fairplay.

^a 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.

la flotte la plus vieille (moyenne d'âge : 18,9 ans en 2001 contre 18,6 ans en 2000), 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 (20,1 ans).

4. Livraison de navires neufs

Les activités de construction navale, exprimées en tonnes de port en lourd, ont atteint un niveau sans précédent, 45,2 millions de tpl ayant été livrés en 2001 (voir le tableau 9), soit environ 1,8 % de plus qu'en 2000. Le nombre total d'unités livrées est tombé de 1 544 en 2000 à 1 470, témoignant en cela du fait que la tendance est toujours à la construction de navires de plus gros tonnage. Ce chiffre élevé est essentiellement dû aux livraisons de vraquiers, qui se sont établies à 21 millions de tpl, représentant un accroissement notable de 61,5 % par rapport tonnage livré en 2000. Le nombre de navires neufs a également augmenté, passant de 186 unités en 2000 à 314 unités en 2001. Le tonnage de port en lourd moyen par unité a été de 66 800 tpl, c'est-à-dire en légère diminution par rapport au chiffre de l'année précédente (69 800 tpl). Les livraisons de navires-citernes ont régressé de 5,2 millions de tpl, soit d'environ 25,1 %, par rapport à celles de 2000. A noter également que les unités qui ont été livrées en 2001 étaient de taille légèrement plus petite. L'année précédente, le tonnage de port en lourd moyen avait été de 135 300 tpl, alors qu'il a été de 132 500 tpl en 2001. Dans les autres secteurs, y compris ceux des navires de charge classiques et des porte-conteneurs, les constructions neuves ont diminué tant en nombre qu'en tonnage de port en lourd, pour tomber à 1 039 unités et 8,7 millions de tpl en 2001.

5. Démolitions

Les tableaux 10, 11 et 12 montrent l'évolution du tonnage, des types et de la moyenne d'âge des navires

démolis. En 2001, le tonnage total vendu aux chantiers de démolition (27,8 millions de tpl) a beaucoup augmenté par rapport à l'année précédente, de 25,2 %. Il a représenté 3,4 % du tonnage mondial total de port en lourd, contre 2,7 % en 2000. Les navires-citernes ont constitué le gros du tonnage total envoyé à la casse. Les ventes de navires-citernes destinés à être démolis se sont sensiblement accrues, de 16,3 % à 15,7 millions de tpl, les taux d'affrètement des navires-citernes ayant été déprimés durant la majeure partie de l'année. Le nombre d'ULCC/VLCC vendus aux chantiers de démolition est passé de 25 unités en 2000 à 29 en 2001. Celui de Suezmax a également augmenté, passant de 17 unités en 2000 à 29 unités en 2001, tandis que celui d'Aframax est resté quasiment stable, de 18 unités en 2000 et 19 unités en 2001. Dans la catégorie plus restreinte des transporteurs de brut, c'est le contraire qui s'est produit, à savoir que 35 navires ont été vendus à la ferraille en 2001 contre 58 en 2000. La moyenne d'âge des navires-citernes envoyés à la casse a légèrement augmenté, passant de 26,9 ans en 2000 à 28 ans en 2001. Le tonnage de vraquiers vendu à la ferraille a pratiquement doublé, s'établissant à 8,1 millions de tpl en 2001 alors qu'il avait été de 4,6 millions de tpl en 2000. Les mises à la ferraille de vraquiers, toutes tailles confondues, ont augmenté. Le nombre de bâtiments de plus de 120 000 tpl vendus à la casse est passé de 3 unités en 2000 à 9 unités en 2001. S'agissant des navires de 60 000 à 120 000 tpl, les ventes sont passées de 8 unités en 2000 à 37 unités en 2001. En revanche, les ventes à la casse d'Handimax ont légèrement régressé, de 19 unités en 2000 à 16 unités en 2001. L'âge moyen de tous les transporteurs de vrac sec démolis a été de 26,7 ans en 2001, c'est-à-dire un peu supérieur à celui noté l'année précédente. La durée de vie utile des autres types de navires a été du même ordre : en 2001, les porte-conteneurs vendus aux démolisseurs avaient 26,9 ans en moyenne et les navires de charge classiques, 27,4 ans.

TABLEAU 9
Livraisons de navires neufs, en différentes années

| Année | Pétroliers ^a | | Transporteurs mixtes ^a | | Transporteurs de vrac sec ^a | | Autres navires ^b | | Total | |
|-------------------|-------------------------|-----------------|-----------------------------------|-----------------|--|-----------------|-----------------------------|----------------|---------------|-----------------|
| | N° de navires | Millions de tpl | N° de navires | Millions de tpl | N° de navires | Millions de tpl | N° de navires | Million 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 | 156 | 21,0 | 0 | 0 | 193 | 13,4 | 1 195 | 10,0 | 1 544 | 44,4 |
| 2001 ^c | 117 | 15,5 | 0 | 0 | 314 | 21 | 1 039 | 8,7 | 1 470 | 45,2 |

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Fearnleys (Review 2001).

^a Navires de plus de 10 000 tpl.

^b Navires de charge, de haute mer, de plus de 1 000 tonneaux de jauge brute (tjb).

^c Chiffres provisoires.

TABLEAU 10
Évolution des ventes à la casse, 1990 et 1997-2001

| Tonnage démoli | 1990 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 |
|--|------|------|------|------|------|------|
| Tonnage vendu à la casse (millions de tpl) | 16,9 | 14,8 | 25,2 | 30,7 | 22,2 | 27,8 |
| Part du tonnage démoli en pourcentage de la flotte mondiale totale | 2,4 | 1,9 | 3,2 | 3,9 | 2,7 | 3,4 |

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de Fearnleys (Review, diverses livraisons) et de Lloyd's Register - Fairplay.

TABLEAU 11
Tonnage déclaré vendu à la casse, par catégories de navires, 1997-2001
(Millions de tpl et pourcentages)

| Année | Millions de tpl | | | | | Pourcentages | | | | | | |
|-------|------------------|----------------------|-----------|----------------|-------|-----------------|-------|------------------|----------------------|-----------|----------------|-------|
| | Navires citernes | Transporteurs mixtes | Vraquiers | Autres navires | Total | Flotte mondiale | Total | Navires citernes | Transporteurs mixtes | Vraquiers | Autres navires | Total |
| 1997 | 3,6 | 0,4 | 8,2 | 2,6 | 14,8 | 775,9 | 1,9 | 24,2 | 2,9 | 55,1 | 17,9 | 100,0 |
| 1998 | 7,4 | 1,4 | 12,8 | 3,5 | 25,2 | 788,7 | 3,2 | 29,4 | 5,7 | 50,9 | 14,0 | 100,0 |
| 1999 | 16,7 | 1,1 | 9,7 | 3,3 | 30,7 | 799,0 | 3,8 | 54,2 | 3,7 | 31,5 | 10,6 | 100,0 |
| 2000 | 13,5 | 1,0 | 4,6 | 3,1 | 22,2 | 808,4 | 2,7 | 60,9 | 4,3 | 20,8 | 14,0 | 100,0 |
| 2001 | 15,7 | 0,8 | 8,1 | 3,2 | 27,8 | 825,7 | 3,4 | 56,5 | 2,7 | 29,1 | 11,7 | 100,0 |

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Fearnleys (Review, diverses livraisons).

TABLEAU 12
 Âge moyen des navires vendus à la casse, par catégories, de 1997 à 2001^a
 (Années)

| Années | Navires-citernes | Transporteurs de vrac sec | Porte-conteneurs | Navires de charge classique |
|--------|------------------|---------------------------|------------------|-----------------------------|
| 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 |
| 2001 | 28,0 | 26,7 | 26,9 | 27,4 |

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de l'Institute of Shipping Economics and Logistics (2002), tirées de *Shipping Statistics and Market Review*, jan./fév., tableau 1.3.2.

^a Navires de 300 tjb ou plus.

B. PROPRIÉTÉ DE LA FLOTTE MONDIALE

1. Répartition du tonnage mondial par groupes de pays

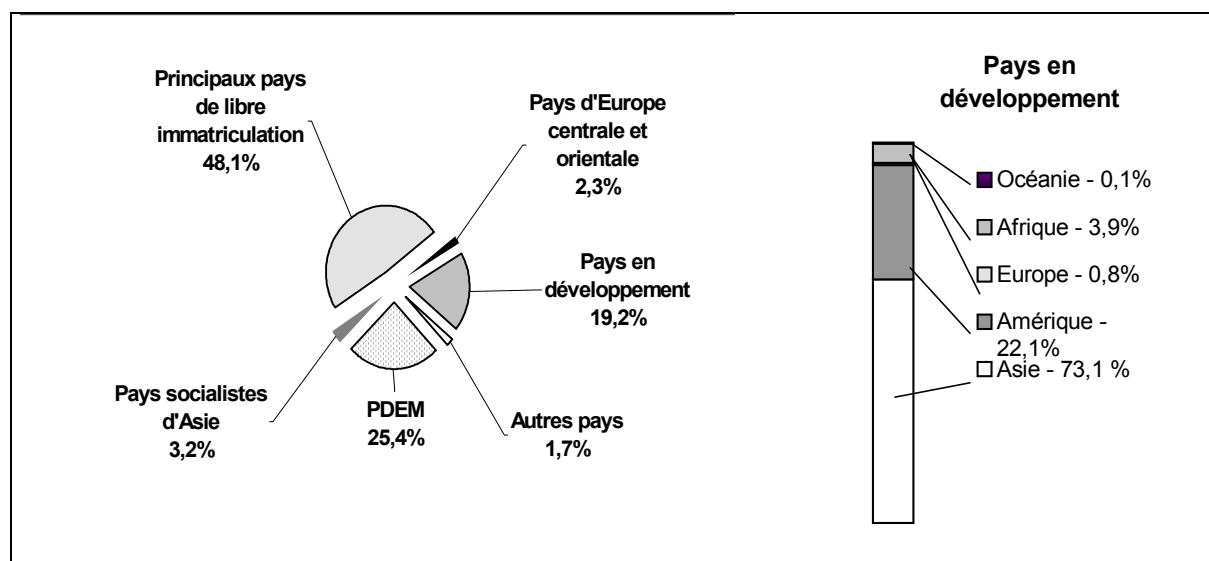
La flotte mondiale a poursuivi son expansion en 2001 : elle s'est accrue de 2,1 % pour atteindre au total 825,7 millions de tpl (voir la figure 5 et le tableau 13). Le tonnage détenu par les pays développés à économie de marché a augmenté à peu près dans les mêmes proportions, à savoir de 4,1 millions de tpl, pour s'établir à 207,5 millions de tpl. Les principaux pays de libre immatriculation ont accru leur tonnage de 10,2 millions de tpl (2,6 %), soit plus que la moyenne mondiale, le portant au niveau sans précédent de 402,4 millions de tpl. Environ les deux tiers de ces flottes contrôlées 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 d'augmenter. En 2001, le tonnage immatriculé dans des pays en développement s'est sensiblement accru, de 2 millions de tpl (1,3 %) à 159,0 millions de tpl. Cet accroissement est dû aux investissements effectués par les armateurs dans les pays en développement d'Asie, dont les flottes ont grossi de 1,3 million de tpl (1,1 %) pour atteindre 117 millions de tpl, représentant 73,6 % du tonnage total détenu par les pays en développement. La flotte des pays en développement d'Amérique s'est accrue de 0,5 million de tpl à 34,6 millions de tpl, tandis que celle des pays en développement d'Afrique a régressé de 0,3 million de tpl à 6,0 millions de tpl. On a noté une augmentation infime, de 0,1 million de tpl, pour les pays en développement d'Europe. La petite flotte des pays en développement d'Océanie, quant à elle, a vu son tonnage tripler et passer à 0,6 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 2001, la première augmentant de 0,4 million de tpl, la seconde, diminuant de 0,1 million de tpl.

2. Répartition du tonnage mondial par catégories de navires et par groupes de pays

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, 1999, 2000 et 2001. La proportion de pétroliers dans le tonnage mondial total a diminué de 0,7 % en 2001 par rapport à 2000. Ce chiffre représente plus du double de la diminution en pourcentage enregistrée en 2000 et témoigne du fort tonnage de navires-citernes envoyé à la casse en 2001. La proportion de vraquiers dans le tonnage mondial total a augmenté de 0,9 % pour s'établir à 35,7 %, taux légèrement supérieur à celui atteint dans les années 90.. Celle de navires de charge classiques est tombée à 12,1 %, tandis que celle de porte-conteneurs est passée à 9,3 %. Les autres catégories de navires ne constituent plus que 8,3 % de la flotte mondiale. Dans le secteur des pétroliers, la part des pays développés à économie de marché a un peu augmenté, passant de 30 % en 2000 à 30,6 % en 2001. Par contre, celle des pays de libre immatriculation a légèrement régressé, à 50,1 %, alors qu'elle avait été de 50,8 % l'année d'avant. Ces très faibles fluctuations dans les deux groupes de pays contrastent avec la traditionnelle tendance des armateurs des pays développés à économie de marché à enregistrer leur tonnage pétrolier sous pavillon de libre immatriculation. La part des pays en développement est restée quasiment stable en 2001, à 16,1 %, pourcentage en très léger recul par rapport à celui de l'année précédente. Celle des pays en développement d'Asie a régressé de 0,2 % en 2001, à 12,7 % de la flotte pétrolière mondiale, tandis que celle des pays en développement d'Amérique s'est accrue dans les mêmes proportions, pour atteindre 2,9 % du tonnage pétrolier mondial.

FIGURE 5

Répartition du tonnage mondial par groupes de pays, au 1^{er} janvier 2002
(Parts en pourcentage du port en lourd)



Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register - Fairplay.

Dans le secteur des vraquiers, la part des pays développés à économie de marché dans le tonnage mondial total est restée stable en 2001, à 16,9 %, 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 55,0 % en 2000 à 55,5 % en 2001 (alors qu'elle était de 31,7 % en 1980). La part des pays en développement a faiblement augmenté en 2001, passant à 20,8 %. Celles des pays d'Europe centrale et orientale et des pays socialistes d'Asie ont régressé dans d'infimes proportions, à 1,1 % et 3,9 % respectivement.

Dans le secteur des navires de charge classiques, l'évolution des flottes des trois principaux groupes de pays a été différente de celle observée dans le secteur des vraquiers. La part pays développés à économie de marché dans le tonnage mondial a très légèrement augmenté, atteignant 20,1 %, tandis que celle des pays de libre immatriculation a chuté à 35,7 %. La part des pays en développement est tombée à 26 %, en baisse de 1,1 %, les reculs les plus notables étant enregistrés en Amérique et en Asie. Néanmoins, la part des pays en développement dans le secteur des navires de charge classiques a continué d'être la plus élevée des parts de ce groupe de pays dans les cinq principales catégories de navires.

En 2001, les pays développés à économie de marché ont réduit leur part de tonnage en porte-conteneurs de 1,6 % à 32,8 %. Par contre, les pays de libre immatriculation ont accru la leur de 2,5 % à 43,1 %, les deux tiers de ce tonnage ou presque étant constitués de porte-conteneurs réellement détenus par des armateurs de pays développés à économie de marché. La part des pays en développement a un peu

diminué, s'établissant à 18,6 %, celle des pays en développement d'Asie passant à 13,5 % et celle des pays en développement d'Amérique régressant à 4,9 %.

3. Structure de la flotte des principaux groupes de pays

Le tableau 15 fournit des données sur la structure de la flotte marchande des principaux groupes de pays au 1er janvier 2002. Le tonnage en pétroliers des pays développés à économie de marché a régressé de 0,2 million de tpl en 2001, mais a continué de représenter 42,1 % de la flotte totale du groupe. Leur tonnage en vraquiers s'est accru de 0,6 million de tpl, ce qui a fait passer sa part dans le tonnage total de 23,4 % en 2000 à 24 %. La proportion de navires de charge classiques a évolué en sens inverse de celle des porte-conteneurs dans la flotte immatriculée, la première régressant de 9,9 % en 2000 à 9,7 %, la seconde passant de 11,7 % à 12,2 %. Les principaux pays de libre immatriculation ont beaucoup accru leur tonnage global, de 10,2 millions de tpl. Leurs flottes ont comporté une plus forte proportion de pétroliers et de vraquiers, qui globalement s'est élevée à 76,2 % en 2001. Leur tonnage pétrolier a diminué de 1,8 million de tpl, pour ne plus représenter que 35,6 % de la flotte totale du groupe, tandis que leur tonnage en vraquiers s'est accru de 8,5 millions de tpl, ce qui a fait passer sa part dans le tonnage total de 39,5 % en 2000 à 40,6 %. Le tonnage en navires de charge classiques a diminué de 1,8 million de tpl en 2001, ne constituant plus de la sorte que 8,9 % de la flotte du groupe, contre 9,6 % en 2000. Quant à la flotte de porte-conteneurs, elle a augmenté de 5,1 millions de tpl en 2000, pour représenter 8,3 % de la flotte totale (contre 7,2 % en 2000).

TABLEAU 13
Répartition du tonnage mondial (exprimé en tpl) par groupes de pays d'immatriculation,
1980, 1990, 2000, 2001 et 2002 ^a
(Chiffres au 1er janvier)

| Pavillon d'immatriculation par groupe de pays | Tonnage et parts en pourcentage ^b en millions de tpl | | | | |
|--|---|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| | 1980 ^c | 1990 ^d | 2000 | 2001 | 2002 |
| TOTAL MONDIAL | 682,8 <i>100,0</i> | 658,4 <i>100,0</i> | 799,0 <i>100,0</i> | 808,4 <i>100,0</i> | 825,7 <i>100,0</i> |
| Pays développés à économie de marché | 350,1 <i>51,3</i> | 219,0 <i>33,3</i> | 203,2 <i>25,4</i> | 203,4 <i>25,2</i> | 207,5 <i>25,1</i> |
| Principaux pays de libre immatriculation | 212,6 <i>31,1</i> | 224,6 <i>34,1</i> | 384,7 <i>48,1</i> | 392,2 <i>48,5</i> | 402,4 <i>48,7</i> |
| Pays d'Europe centrale et orientale, y compris l'ex-URSS | 37,8 <i>5,5</i> | 44,3 <i>6,7</i> | 18,3 <i>2,3</i> | 16,3 <i>2,0</i> | 15,4 <i>1,9</i> |
| Pays socialistes d'Asie | 10,9 <i>1,6</i> | 22,1 <i>3,4</i> | 25,8 <i>3,2</i> | 26,1 <i>3,2</i> | 26,5 <i>3,2</i> |
| Pays en développement | 68,4 <i>10,0</i> | 139,7 <i>21,2</i> | 153,6 <i>19,2</i> | 157,0 <i>19,4</i> | 159,0 <i>19,3</i> |
| <i>dont :</i> | | | | | |
| Afrique | 7,2 | 7,3 | 6,1 | 6,0 | 5,7 |
| Amérique | 21,8 | 25,5 | 33,9 | 34,1 | 34,6 |
| Asie | 39,1 | 89,5 | 112,2 | 115,7 | 117,0 |
| Europe | 0,2 | 13,8 | 1,2 | 1,0 | 1,1 |
| Océanie | 0,1 | 3,6 | 0,2 | 0,2 | 0,6 |
| Autres pays | 3,0 <i>0,4</i> | 8,7 <i>1,3</i> | 13,4 <i>1,7</i> | 13,4 <i>1,7</i> | 14,8 <i>1,8</i> |

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register - Fairplay.

^a Non compris la flotte de réserve des États-Unis et les flottes américaine et canadienne des Grands Lacs, qui représentaient respectivement 4,2, 1,9 et 1,8 millions de tpl en 2001.

^b Les parts en pourcentage sont indiquées en italique.

^c Chiffres au 1er juillet.

^d Chiffres au 31 décembre.

Dans les pays en développement, la répartition du tonnage fait apparaître un pourcentage élevé de vraquiers (38,6 %) et de pétroliers (28,7 %) en 2001. En chiffres absolus, les tonnages en vraquiers et en pétroliers de ces pays se sont établis à 61,3 et 45,7 millions de tpl, contre 49,8 et 87,5 millions de tpl dans les pays développés à économie de marché. La part des navires de charge classiques a régressé de 27,8 millions de tpl en 2000 à 26 millions de tpl en 2001, tandis que celle des porte-conteneurs, en augmentant de 1,5 million de tpl, est passée à 9 %, alors qu'elle avait été de 8,2 % l'année précédente. Dans les pays d'Europe centrale et orientale, les navires de charge classiques ont été relativement prépondérants; ils ont composé 40,1 %

de la flotte en 2001 contre 39,8 % en 2000. 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 ont continué de disposer surtout de vraquiers et de navires de charge classiques. Toutefois, tant en valeur absolue qu'en pourcentage, le tonnage de ces catégories de navires n'a pratiquement pas varié en 2001, restant de 11,4 millions de tpl, soit de 43 % (43,5 % en 2000), pour les vraquiers et passant à 7,9 millions de tpl, soit à 29,8 % (comme en 2000), pour les navires de charge classiques. De son côté, le tonnage en porte-conteneurs est resté stable à 1,8 million de tpl, soit de 6,8 % (6,9 % en 2000).

TABLEAU 14
Répartition du tonnage mondial par catégories de navires et par groupes de pays, 1970, 1980, 1990,
1999, 2000 et 2001^{a b}

| Années | Total en tpl | | Pétroliers | Vraquiers ^c | Navires de charge classiques | Porte-conteneurs | Autres navires | |
|---|-----------------|------------------------------|--|------------------------|------------------------------|------------------|----------------|------|
| | Millions de tpl | Pourcentage du total mondial | | | | | | |
| | | | Part en pourcentage, par catégorie de navires ^d | | | | | |
| TOTAL MONDIAL | 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 |
| | 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 |
| | 2001 | 825,7 | 100,0 | 34,6 | 35,7 | 12,1 | 9,3 | 8,3 |
| Pays développés à économie de marché | 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 |
| | 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 |
| | 2001 | 207,5 | 25,1 | 30,6 | 16,9 | 20,1 | 32,8 | 36,3 |
| Principaux pays de libre immatriculation | 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 |
| | 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 |
| | 2001 | 402,4 | 48,7 | 50,1 | 55,5 | 35,7 | 43,1 | 39,0 |
| Europe centrale et orientale | 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 |
| | 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 |
| | 2001 | 15,4 | 1,9 | 1,0 | 1,1 | 6,2 | 0,5 | 4,3 |
| Pays socialistes d'Asie | 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 |
| | 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 |
| | 2001 | 26,5 | 3,2 | 1,4 | 3,9 | 7,9 | 2,3 | 2,0 |
| Pays en développement | 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 |
| | 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 |
| | 2001 | 159,0 | 19,3 | 16,0 | 20,8 | 26,0 | 18,6 | 17,0 |

TABLEAU 14 (suite)

| Années | Total en <i>tpl</i> | | Pétroliers | Vraquiers ^c | Navires de charge classique | Porte-conteneurs | Autres navires | |
|--|------------------------|------------------------------|------------|------------------------|-----------------------------|------------------|----------------|------|
| | Millions de <i>tpl</i> | Pourcentage du total mondial | | | | | | |
| <i>Part en pourcentage, par catégorie de navires^d</i> | | | | | | | | |
| <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 |
| | 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 |
| | 2001 | 5,7 | 0,7 | 0,5 | 0,5 | 1,6 | 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 |
| | 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 |
| | 2001 | 34,6 | 4,2 | 2,9 | 3,6 | 9,0 | 4,9 | 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 |
| | 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 |
| | 2001 | 117,0 | 14,2 | 12,7 | 16,4 | 14,9 | 13,5 | 10,5 |
| Europe | 1970 | - | - | - | - | - | - | - |
| | 1980 | 0,2 | - | - | - | 0,1 | - | - |
| | 1990 | 13,8 | 2,1 | 1,4 | 2,8 | 3,2 | 0,6 | 0,4 |
| | 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 |
| | 2001 | 1,1 | 0,1 | 0,0 | 0,3 | 0,1 | 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 |
| | 1999 | 0,2 | - | - | .. | 0,1 | .. | 0,1 |
| | 2000 | 0,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,0 | 0,1 |
| | 2001 | 0,6 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,4 | 0,0 | 0,2 |
| 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 |
| | 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 |
| | 2001 | 14,8 | 1,8 | 0,8 | 1,8 | 4,0 | 2,6 | 1,5 |

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register - Fairplay. Pour plus de détails, voir l'Annexe III B.

^a Non compris la flotte de réserve des États-Unis et les flottes américaine et canadienne des Grands Lacs.

^b Données au 1 juillet jusqu'en 1990; et au 31 décembre à partir de 1991.

^c Minéraliers et vraquiers, y compris les minéraliers-pétroliers et les minéraliers-vraquiers-pétroliers.

^d Pour 1970, les pourcentages ont été établis sur la base de la jauge brute.

TABLEAU 15
Structure de la flotte marchande des principaux groupes de pays au 1^{er} janvier 2002^a
(Millions de *tpl* et parts en pourcentage)

| | Flotte mondiale | | Pays développés à économie du marché | | Pays de libre immatriculation | | Pays en développement | | Pays d'Europe centrale et orientale | | Pays socialistes d'Asie | |
|---------------------------------|---------------------------|-------|--|-------|----------------------------------|-------|---------------------------|-------|---|-------|----------------------------|-------|
| | Millions de <i>tpl</i> | % | Millions de <i>tpl</i> | % | Millions de <i>tpl</i> | % | Millions de <i>tpl</i> | % | Millions de <i>tpl</i> | % | Millions de <i>tpl</i> | % |
| Ensemble de la flotte | 825,7 | 100,0 | 207,5 | 100,0 | 402,4 | 100,0 | 159,0 | 100,0 | 15,4 | 100,0 | 26,5 | 100,0 |
| Pétroliers | 285,5 | 34,6 | 87,5 | 42,1 | 143,2 | 35,6 | 45,7 | 28,7 | 2,7 | 17,6 | 4,1 | 15,4 |
| Vraquiers | 294,6 | 35,7 | 49,8 | 24,0 | 163,5 | 40,6 | 61,3 | 38,6 | 3,2 | 20,5 | 11,4 | 43,0 |
| Navires de charge classiques | 99,9 | 12,1 | 20,1 | 9,7 | 35,7 | 8,9 | 26,0 | 16,3 | 6,2 | 40,1 | 7,9 | 29,8 |
| Porte-conteneurs | 77,1 | 9,3 | 25,3 | 12,2 | 33,2 | 8,3 | 14,4 | 9,0 | 0,4 | 2,6 | 1,8 | 6,8 |
| Autres navires | 68,6 | 8,3 | 24,9 | 12,0 | 26,7 | 6,6 | 11,6 | 7,3 | 3,0 | 19,2 | 1,3 | 5,1 |

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register - Fairplay.

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

C. IMMATRICULATION DES NAVIRES

1. Les trente-cinq pays et territoires maritimes les plus importants

Le tableau 16 donne le classement des 35 pays et territoires maritimes les plus importants du point de vue du port en lourd. En 2001, ces 35 pays et territoires ont contrôlé 95 % de la flotte marchande mondiale contre 94,8 % en 2000. La Thaïlande, qui avait été le 35^e pays de la liste en 2000, a été remplacée en 2001 par un nouveau venu, la Croatie. Ce pays, avec un tonnage total de 2,4 millions de *tpl*, a représenté 0,32 % de la flotte mondiale. L'Ukraine, qui occupait le 32^e rang en 2000, a été remplacée par un autre nouveau venu, Chypre, qui s'est classé 34^e en 2001, représentant 0,35 % de la flotte mondiale. Les cinq plus grands pays maritimes ont contrôlé 52 % de la flotte mondiale (contre 51,7 % en 2000) et les 10 premiers pays, 70,6 % (contre 69,6 % en 2000).

Dans ces pays et territoires maritimes, la tendance à immatriculer sous pavillon étranger a persisté en 2001. Le tonnage total sous pavillon étranger est passé de 450,1 millions de *tpl* en 2000 à 462,5 millions de *tpl*, représentant 64,1 % de l'ensemble de la flotte des 35 pays, contre 63,3 % en 2000. Les pays et territoires en développement, pour leur part, n'ont pris que récemment l'habitude d'immatriculer leurs navires sous pavillon étranger. En 2001, 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 de Taiwan) était immatriculée sous pavillon étranger. Il existe d'importantes différences entre les pays en développement, même s'ils ont en permanence tendance à dépavillonner. Si les flottes de l'Arabie saoudite et de Hong Kong (Chine) ont été constituées, à 90,2 % et 68,9 % 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 1,3 %, 7,5 % et 13,6 % de leurs flottes respectivement. Pour les pays développés à économie de marché, la part de tonnage immatriculé à l'étranger s'est établie à 71,8 % en 2001.

2. Principaux registres de libre immatriculation

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 2001 s'est accru de 1,1 % pour s'établir à 375,1 millions de *tpl*, ce qui à peine plus qu'en 2000, année où il avait augmenté de 2,1 % pour atteindre 371,3 millions de *tpl*. Le Panama, qui a procédé à un ajout de 8,9 millions de *tpl*, soit de 5,5 %, en 2001, est resté en tête de liste, en dépit de plaintes faisant état d'un trafic illicite de brevets délivrés aux

TABLEAU 16
Les 35 principaux pays et territoires maritimes au 1^{er} janvier 2002^a

| <i>Pays de domicile^b</i> | <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^c</i> | <i>Pavillon étranger</i> | <i>Total</i> | <i>Pavillon national</i> | <i>Pavillon étranger</i> | <i>Total</i> | | |
| Grèce | 789 | 2 374 | 3 163 | 45 707 599 | 100 084 762 | 145 792 361 | 68,65 | 19,20 |
| Japon | 793 | 2 201 | 2 994 | 14 243 067 | 88 505 212 | 102 748 279 | 86,14 | 13,53 |
| Norvège | 904 | 815 | 1 719 | 27 983 264 | 34 638 082 | 62 621 346 | 55,31 | 8,25 |
| États-Unis | 542 | 886 | 1 428 | 10 198 991 | 31 971 694 | 42 170 685 | 75,81 | 5,55 |
| Chine | 1 584 | 652 | 2 236 | 21 673 682 | 20 250 807 | 41 924 489 | 48,30 | 5,52 |
| Allemagne | 422 | 1 798 | 2 220 | 7 172 889 | 30 746 578 | 37 919 467 | 81,08 | 4,99 |
| Hong Kong (Chine) | 197 | 360 | 557 | 11 305 695 | 25 055 645 | 36 361 340 | 48,91 | 4,79 |
| République de Corée | 467 | 405 | 872 | 7 760 866 | 17 928 141 | 25 689 007 | 49,79 | 3,38 |
| Province chinoise de Taiwan | 144 | 398 | 542 | 6 697 751 | 14 995 465 | 21 693 216 | 49,13 | 2,86 |
| Royaume-Uni | 424 | 420 | 844 | 8 330 039 | 10 857 257 | 19 187 296 | 56,56 | 2,53 |
| Singapour | 455 | 262 | 717 | 11 828 401 | 6 131 682 | 17 960 083 | 34,14 | 2,37 |
| Danemark | 386 | 343 | 729 | 8 048 977 | 8 993 460 | 17 042 437 | 52,77 | 2,24 |
| Fédération de Russie | 2 156 | 369 | 2 525 | 8 323 628 | 7 106 843 | 15 430 471 | 46,06 | 2,03 |
| Italie | 518 | 128 | 646 | 8 601 392 | 4 432 127 | 13 033 519 | 34,01 | 1,72 |
| Inde | 363 | 48 | 411 | 10 202 571 | 1 577 447 | 11 780 018 | 13,39 | 1,55 |
| Arabie saoudite | 58 | 67 | 125 | 994 200 | 9 150 583 | 10 144 783 | 90,20 | 1,34 |
| Turquie | 447 | 116 | 563 | 7 762 415 | 1 516 449 | 9 278 864 | 16,34 | 1,22 |
| Brésil | 153 | 28 | 181 | 5 384 908 | 2 684 919 | 8 069 827 | 33,27 | 1,06 |
| Suède | 166 | 180 | 346 | 1 376 337 | 6 620 120 | 7 996 457 | 82,79 | 1,05 |
| Belgique | 26 | 145 | 171 | 155 155 | 7 397 224 | 7 552 379 | 97,95 | 0,99 |
| Pays-Bas | 604 | 220 | 824 | 3 995 888 | 2 804 334 | 6 800 222 | 41,24 | 0,90 |
| Malaisie | 234 | 78 | 312 | 5 169 704 | 1 529 591 | 6 699 295 | 22,83 | 0,88 |
| République islamique d'Iran | 161 | 2 | 163 | 6 219 557 | 82 087 | 6 301 644 | 1,30 | 0,83 |
| Suisse | 12 | 223 | 235 | 576 192 | 5 629 968 | 6 206 160 | 90,72 | 0,82 |
| France | 176 | 102 | 278 | 2 986 225 | 3 122 524 | 6 108 749 | 51,12 | 0,80 |
| Philippines | 307 | 27 | 334 | 4 169 994 | 657 895 | 4 827 889 | 13,63 | 0,64 |
| Indonésie | 513 | 93 | 606 | 3 251 026 | 1 167 330 | 4 418 356 | 26,42 | 0,58 |
| Canada | 159 | 76 | 235 | 1 052 475 | 2 940 937 | 3 993 412 | 73,64 | 0,53 |
| Espagne | 67 | 255 | 322 | 118 049 | 3 776 299 | 3 894 348 | 96,97 | 0,51 |
| Koweït | 32 | 3 | 35 | 3 384 404 | 275 446 | 3 659 850 | 7,53 | 0,48 |
| Émirats arabes unis | 40 | 148 | 188 | 455 107 | 2 638 330 | 3 093 437 | 85,29 | 0,41 |
| Australie | 54 | 36 | 90 | 1 618 721 | 1 337 051 | 2 955 772 | 45,24 | 0,39 |
| Monaco | 0 | 104 | 104 | 0 | 2 672 083 | 2 672 083 | 100,00 | 0,35 |
| Chypre | 39 | 36 | 75 | 770 399 | 1 863 877 | 2 634 276 | 70,75 | 0,35 |
| Croatie | 65 | 44 | 109 | 1 087 965 | 1 324 544 | 2 412 509 | 54,90 | 0,32 |
| Total partiel | 13 457 | 13 442 | 26 899 | 258 607 533 | 462 466 793 | 721 074 326 | 64,13 | 94,96 |
| TOTAL MONDIAL | 16 044 | 14 421 | 30 465 | 279 375 666 | 479 926 099 | 759 298 765 | 63,21 | 100,0 |

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register - Fairplay.

^a 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.

^b 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, quand bien même celui-ci peut être domicilié aux États-Unis.

^c 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 (pays considéré dans le tableau 17 comme un pays de libre immatriculation).

TABLEAU 17
Répartition du tonnage des principales flottes de libre immatriculation ^a au 1^{er} janvier 2002

(N = Nombre de navires M = Milliers de tpl)

| Pavillon | Pétroliers | | Vraquiers | | Navires de charge classiques | | Porte-conteneurs | | Autres navires | | Total | | Total au 1.1.2001 |
|-------------------|------------|---------|-----------|---------|------------------------------|--------|------------------|--------|----------------|--------|-------|---------|-------------------|
| | N | M | N | M | N | M | N | M | N | M | N | M | M |
| Panama | 434 | 49 644 | 1 351 | 82 419 | 1 318 | 12 384 | 495 | 15 539 | 821 | 11 888 | 4 419 | 171 874 | 162 951 |
| Libéria | 279 | 31 192 | 310 | 19 363 | 234 | 4 165 | 283 | 9 329 | 330 | 9 130 | 1 436 | 73 179 | 75 008 |
| Bahamas | 168 | 24 999 | 153 | 9 023 | 459 | 6 590 | 55 | 1 656 | 278 | 3 059 | 1 113 | 45 327 | 44 871 |
| Malte | 257 | 17 556 | 424 | 17 922 | 461 | 4 220 | 55 | 1 087 | 90 | 1 344 | 1 287 | 42 129 | 44 497 |
| Chypre | 117 | 5 839 | 419 | 19 402 | 452 | 4 275 | 110 | 2 504 | 93 | 921 | 1 191 | 32 941 | 33 312 |
| Bermudes | 12 | 3 152 | 27 | 3 635 | 22 | 258 | 16 | 459 | 34 | 579 | 111 | 8 083 | 9 121 |
| Vanuatu | 1 | 5 | 22 | 851 | 22 | 274 | 2 | 35 | 85 | 368 | 132 | 1 533 | 1 445 |
| TOTAL | 1 268 | 132 387 | 2 706 | 152 615 | 2 968 | 32 166 | 1 016 | 30 609 | 1 731 | 27 289 | 9 689 | 375 066 | 371 315 |
| TOTAL AU 1.1.2001 | 1 332 | 138 064 | 2 644 | 145 400 | 3 148 | 34 254 | 938 | 26 747 | 1 685 | 26 850 | 9 747 | 371 315 | |

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register - Fairplay.

^a 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.

gens de mer. La flotte du Libéria a diminué de 2,6 %, suite au choix d'un nouvel organisme pour gérer le registre d'immatriculation ainsi qu'au conflit juridique qui en a découlé et à la découverte par un groupe d'experts des Nations Unies d'un détournement de fonds générés par l'immatriculation de navires pour contourner l'embargo international sur les armes décrété à l'encontre du pays. Le tonnage combiné de ces deux pays représente 65,3 % du tonnage total des sept principaux pays de libre immatriculation. En 2001, Malte a réduit sa flotte, de 5,3 %, à 42,1 millions de tpl, tandis que le tonnage des Bahamas, qui a tout juste augmenté de 1 %, est passé à 45,3 millions de tpl. Les flottes des deux autres grands registres d'immatriculation ont aussi diminué.

L'analyse par catégorie de navires a montré que les vraquiers, dont la proportion a augmenté, ont constitué 40,7 % du port en lourd total en 2001, contre 39,2 % en 2000, suivis des pétroliers, dont la part a régressé de 37,2 % en 2000 à 35,3 % en 2001. Le tonnage combiné de ces deux catégories de navires représente 76 % du port en lourd total. Les navires de charge classiques (2 968 unités) ont constitué 30,6 % de l'ensemble des bâtiments (32,3 % en 1999), l'industrie maritime ayant tendance à dépavillonner dans ce secteur; les vraquiers (2 706 unités) en ont représenté 27,9 %.

3. Nationalité des navires

La part détenue par des ressortissants de pays d'immatriculation dans la flotte des registres

internationaux et des registres de libre immatriculation les plus importants est indiquée dans le tableau 18. Les données fournies permettent de comparer le tonnage total immatriculé dans certains pays avec le tonnage détenu par des ressortissants de ces pays et immatriculé dans ces mêmes pays. Dans les pays de libre immatriculation, la part détenue par des ressortissants nationaux est insignifiante voire nulle, tandis que dans les deux registres internationaux, elle a été de près de 85,5 % et 97,8 %. 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 2001.

On trouvera dans le tableau 19 des renseignements sur la véritable nationalité des navires inscrits sur les sept principaux registres de libre immatriculation. En 2001, les 22 pays ou territoires mentionnés ont représenté 92 % du tonnage global des sept principales flottes de libre immatriculation. Ce pourcentage est légèrement inférieur à celui de 1999. On retrouve dans le tableau de cette année les mêmes pays que l'an dernier, mais certains ont changé de rang. La propriété est concentrée dans 10 pays ou territoires qui ont contrôlé 81,3 % du port en lourd des navires immatriculés dans les sept principaux pays de libre immatriculation, contre 80,6 % précédemment. Les cinq pays ou territoires en tête du classement en ont contrôlé 63,1 % (le même pourcentage qu'en 2000). En 2001, la Grèce a occupé la première place pour la huitième année consécutive, s'adjugeant la part la plus importante (23,6 %) des sept principales flottes de libre immatriculation et détenant aussi la plus grosse

TABLEAU 18

Part du tonnage immatriculé détenu par des ressortissants du pays ou du territoire d'immatriculation dans la flotte totale des registres libres et des registres internationaux les plus importants au 1^{er} janvier 2002^a
(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 la flotte totale immatriculée (%)</i> |
|---|---|---|--|
| Panama | 171 874 | 0 | 0 |
| Libéria | 73 180 | 0 | 0 |
| Bahamas | 45 327 | 366 | 0,81 |
| Malte | 42 130 | 36 | 0,1 |
| Chypre | 32 940 | 756 | 2,3 |
| Bermudes | 8 082 | 0 | 0 |
| Vanuatu | 1 534 | 0 | 0 |
| Registre international norvégien (NIS) | 28 709 | 24 532 | 85,5 |
| Registre international danois (DIS) | 8 167 | 7 986 | 97,8 |

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register - Fairplay.

^a 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.

proportion des navires battant pavillon étranger, soit 100 millions de tpl ou 19,2 % du tonnage mondial total naviguant sous pavillon étranger. Le Japon s'est inscrit en deuxième position, avec 88,5 millions de tpl ou 17 % du tonnage total. Les deux pays réunis ont compté pour 36,2 % du tonnage mondial total sous pavillon étranger, même pourcentage que l'année précédente.

B. CONSTRUCTION NAVALE ET MARCHÉ DE L'OCCASION

1. Commandes de navires neufs

En 2001, les chantiers navals ont enregistré, pour les six principales catégories de navires, des commandes s'élevant au total à 51,6 millions de tpl, c'est-à-dire en régression de 35,6 % par rapport aux contrats de 2000 (voir le tableau 20). Dans le secteur des pétroliers, le pessimisme a prévalu, 550 bâtiments, soit au total 34,3 millions de tpl, ayant été commandés en 2001 contre 446, soit au total 41,9 millions de tpl, en 2000. Les commandes de vraquiers neufs ont été encore plus maigres, et moins nombreuses aussi, puisqu'elles ont été de 9,5 millions de tpl pour 165 unités en 2001 alors qu'elles avaient été de 20 millions de tpl en pour 344 unités l'année d'avant.

Même les commandes de porte-conteneurs ont régressé de façon significative, de plus de 50 % par rapport à celles des années précédentes, pour se chiffrer à 180 unités (6,6 millions de tpl) contre 373 unités (15 millions de tpl) en 2000. Ces tonnages continuent de témoigner de la faveur dont jouissent depuis quelque temps les porte-conteneurs post-Panamax. Les

commandes de navires de charge classiques se sont, elles aussi, raréfiées en 2001, tombant de 255 unités (2,5 millions de tpl) en 2000 à 142 unités (1,2 million de tpl). Par contre, les commandes de transbordeurs ont moins diminué, en nombre d'unités, que celles des autres types de navires, s'établissant au total à 101 bâtiments, mais, en tonnage, ont chuté de 308 000 tpl en 2000 à 80 000 tpl en 2001.

2. Tonnage en commande

Le tableau 21 indique le tonnage mondial en commande, par groupes de pays d'immatriculation et par grandes catégories de navires. Début 2002, le volume des commandes au niveau mondial s'établissait à 107,9 millions de tpl, chiffre représentant une forte progression (7,9 %) par rapport à l'année précédente. Le tonnage en commande des pays développés à économie de marché s'élevait à 34 millions de tpl (31,5 % du tonnage mondial en commande), contre 36,8 millions de tpl (36,6 %) début 2001. Les principaux pays de libre immatriculation avaient en commande 57,4 millions de tpl (53,2 % du tonnage mondial en commande), contre 48,1 millions de tpl (47,8 %), au début de l'année dernière. La part des pays d'Europe centrale et orientale s'est légèrement accrue en 2001, passant à 0,6 million de tpl (0,5 % du total mondial en commande). Celle des pays socialistes d'Asie est restée constante et s'établissait à 5,5 millions de tpl (5,1 % du tonnage mondial en commande) à la fin de l'année.

Début 2002, le tonnage en commande des pays en développement était stable, lui aussi, à 8,6 millions de tpl (8 % du tonnage mondial total en commande).

TABLEAU 19
Véritable nationalité des principales flottes de libre immatriculation au 1^{er} janvier 2002
(N = Nombre de navires M = Milliers de tpl)

| Pays ou territoire de domicile | Panama | | | Libéria | | | Bahamas | | | Malte | | | Chypre | | | Bermudes | | | Vanuatu | | | Total partiel | | | Total de la flotte sous pavillon étranger | |
|--------------------------------|--------|---------|-----|---------|--------|-----|---------|--------|-----|-------|--------|-----|--------|--------|-----|----------|-------|-----|---------|-------|-----|---------------|---------|-----|---|---------|
| | N | M | % | N | M | % | N | M | % | N | M | % | N | M | % | N | M | % | N | M | % | N° | M. | % | N° | M. |
| Grèce | 526 | 19 864 | 12 | 149 | 9 621 | 13 | 175 | 9 467 | 21 | 584 | 26 524 | 63 | 615 | 23 190 | 70 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 049 | 88 666 | 24 | 2 374 | 100 084 |
| Japon | 1 797 | 74 706 | 43 | 115 | 5 026 | 7 | 33 | 596 | 1 | 4 | 503 | 1 | 23 | 372 | 1 | 0 | 0 | 0 | 28 | 722 | 47 | 2 000 | 81 925 | 22 | 2 201 | 88 505 |
| Norvège | 83 | 3 801 | 2 | 134 | 8 044 | 11 | 243 | 10 278 | 23 | 60 | 2 938 | 7 | 32 | 358 | 1 | 3 | 41 | 1 | 3 | 135 | 9 | 558 | 25 595 | 7 | 815 | 34 638 |
| États-Unis | 148 | 3 068 | 2 | 130 | 6 095 | 8 | 171 | 10 220 | 23 | 10 | 598 | 1 | 0 | 0 | 0 | 20 | 617 | 8 | 60 | 186 | 12 | 539 | 20 784 | 6 | 886 | 31 972 |
| Allemagne | 21 | 627 | 0 | 433 | 13 196 | 18 | 19 | 500 | 1 | 44 | 707 | 2 | 220 | 4 219 | 13 | 1 | 22 | 0 | 0 | 0 | 0 | 738 | 19 271 | 5 | 1 798 | 30 747 |
| Hong Kong (Chine) | 212 | 16 399 | 10 | 39 | 2 215 | 3 | 5 | 393 | 1 | 9 | 592 | 1 | 2 | 37 | 0 | 4 | 593 | 7 | 0 | 0 | 0 | 271 | 20 229 | 5 | 360 | 25 056 |
| Chine | 248 | 8 603 | 5 | 58 | 2 922 | 4 | 0 | 0 | 0 | 14 | 328 | 1 | 15 | 209 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 335 | 12 062 | 3 | 652 | 20 251 |
| Rép. de Corée | 316 | 15 335 | 9 | 10 | 1 304 | 2 | 1 | 54 | 0 | 3 | 35 | 0 | 4 | 115 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 334 | 16 843 | 4 | 405 | 17 928 |
| Danemark | 18 | 403 | 0 | 10 | 251 | 0 | 43 | 491 | 1 | 5 | 17 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 71 | 1 | 0 | 0 | 0 | 80 | 1 233 | 0 | 343 | 17 042 |
| Province chinoise de Taiwan | 302 | 10 504 | 6 | 26 | 954 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 328 | 11 458 | 3 | 398 | 14 995 |
| Royaume-Uni | 49 | 931 | 1 | 26 | 824 | 1 | 113 | 1 543 | 3 | 5 | 66 | 0 | 0 | 0 | 0 | 45 | 3 243 | 40 | 0 | 0 | 0 | 238 | 6 607 | 2 | 420 | 10 857 |
| Arabie saoudite | 8 | 670 | 0 | 19 | 5 564 | 8 | 11 | 2 518 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 47 | 1 | 0 | 0 | 0 | 42 | 8 799 | 2 | 67 | 9 151 |
| Belgique | 4 | 545 | 0 | 9 | 1 510 | 2 | 13 | 137 | 0 | 3 | 86 | 0 | 4 | 65 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 33 | 2 343 | 1 | 145 | 7 397 |
| Féd. de Russie | 13 | 76 | 0 | 65 | 4 229 | 6 | 5 | 11 | 0 | 102 | 973 | 2 | 79 | 1 361 | 4 | 0 | 0 | 0 | 14 | 77 | 5 | 278 | 6 727 | 2 | 369 | 7 107 |
| Suède | 0 | 0 | 0 | 15 | 1 264 | 2 | 17 | 789 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 11 | 2 645 | 33 | 0 | 0 | 0 | 43 | 4 698 | 1 | 180 | 6 620 |
| Singapour | 84 | 2 591 | 2 | 11 | 803 | 1 | 9 | 592 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 30 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 105 | 4 016 | 1 | 262 | 6 132 |
| Suisse | 101 | 3 009 | 2 | 10 | 316 | 0 | 3 | 222 | 0 | 64 | 1 373 | 3 | 4 | 53 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 182 | 4 973 | 1 | 223 | 5 630 |
| Italie | 9 | 364 | 0 | 8 | 659 | 1 | 16 | 728 | 2 | 43 | 1 304 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 76 | 3 055 | 1 | 128 | 4 432 |
| Espagne | 51 | 347 | 0 | 1 | 94 | 0 | 7 | 720 | 2 | 0 | 0 | 0 | 3 | 124 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 62 | 1 285 | 0 | 255 | 3 776 |
| France | 7 | 725 | 0 | 0 | 0 | 0 | 23 | 510 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 30 | 1 235 | 0 | 102 | 3 123 |
| Monaco | 16 | 752 | 0 | 11 | 579 | 1 | 29 | 559 | 1 | 12 | 257 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 68 | 2 147 | 1 | 104 | 2 672 |
| Australie | 9 | 478 | 0 | 2 | 355 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 64 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 134 | 2 | 0 | 0 | 0 | 15 | 1 031 | 0 | 36 | 1 337 |
| Total partiel | 4 022 | 163 798 | 95 | 1 281 | 65 825 | 90 | 936 | 40 328 | 89 | 964 | 36 365 | 86 | 1 002 | 30 133 | 91 | 94 | 7 413 | 92 | 105 | 1 120 | 73 | 8 404 | 344 98 | 92 | 12 523 | 449 452 |
| Autres | 397 | 8 076 | 5 | 155 | 7 354 | 10 | 177 | 4 999 | 11 | 323 | 5 764 | 14 | 189 | 2 808 | 9 | 17 | 670 | 8 | 27 | 413 | 27 | 1 285 | 30 084 | 8 | 2 180 | 70 442 |
| TOTAL | 4 419 | 171 874 | 100 | 1 436 | 73 179 | 100 | 1 113 | 45 327 | 100 | 1 287 | 42 129 | 100 | 1 191 | 32 941 | 100 | 111 | 8 083 | 100 | 132 | 1 533 | 100 | 9 689 | 375 066 | 100 | 14 703 | 519 894 |

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register - Fairplay.

TABLEAU 20
Commandes de navires neufs dans les principales catégories de navires^a, 1991-2001
(N = Nombre de navires M = Milliers de tpl)

| Année | Navires-citernes | | Vraquiers | | Transporteurs mixtes | | Navires de charge classiques | | Porte-conteneurs | | Navires à passagers transbordeurs | | Total ^b | |
|-----------|------------------|--------|-----------|--------|----------------------|-----|------------------------------|-------|------------------|--------|-----------------------------------|-----|--------------------|--------|
| | N | M | N | M | N | M | N | M | N | M | N | M | N | M |
| 1991 | 308 | 19 871 | 148 | 11 836 | 4 | 322 | 167 | 877 | 66 | 1 796 | 84 | 90 | 777 | 34 793 |
| 1992 | 206 | 10 050 | 126 | 7 261 | 0 | 0 | 225 | 1 402 | 127 | 3 227 | 114 | 91 | 798 | 22 031 |
| 1993 | 267 | 17 327 | 299 | 18 303 | 1 | 83 | 261 | 2 102 | 182 | 5 057 | 122 | 163 | 1 132 | 43 035 |
| 1994 | 256 | 13 833 | 339 | 19 896 | 2 | 220 | 227 | 1 493 | 242 | 6 497 | 118 | 159 | 1 184 | 42 098 |
| 1995 | 243 | 9 143 | 381 | 22 418 | 4 | 440 | 345 | 2 449 | 345 | 8 562 | 144 | 224 | 1 462 | 43 236 |
| 1996 | 274 | 13 875 | 271 | 14 250 | - | - | 257 | 2 107 | 292 | 6 978 | 144 | 155 | 1 238 | 37 365 |
| 1997 | 428 | 32 516 | 282 | 17 983 | 2 | 220 | 299 | 2 701 | 166 | 3 618 | 96 | 149 | 1 273 | 57 187 |
| 1998 | 280 | 21 922 | 166 | 11 835 | 0 | 0 | 333 | 2 488 | 178 | 5 975 | 117 | 231 | 1 074 | 42 451 |
| 1999 | 206 | 16 822 | 346 | 23 934 | - | - | 162 | 1 323 | 170 | 7 183 | 116 | 348 | 1 000 | 49 610 |
| 2000 | 446 | 41 865 | 344 | 20 081 | - | - | 255 | 2 534 | 373 | 15 025 | 136 | 308 | 1 554 | 80 121 |
| 2001 | | | | | | | | | | | | | | |
| 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 | 147 | 7 563 |
| Août | 53 | 3 718 | 14 | 787 | - | - | 11 | 92 | 18 | 365 | 6 | 1 | 102 | 4 963 |
| Septembre | 33 | 2 672 | 2 | 65 | - | - | 7 | 35 | 6 | 90 | 15 | 10 | 63 | 2 872 |
| Octobre | 55 | 2 430 | 12 | 628 | - | - | 13 | 87 | 8 | 251 | 18 | 10 | 106 | 3 406 |
| Novembre | 31 | 676 | 7 | 440 | - | - | 18 | 104 | 3 | 111 | 5 | 1 | 64 | 1 332 |
| Décembre | 57 | 1 851 | 25 | 1 374 | - | - | 20 | 129 | 13 | 919 | 9 | 25 | 124 | 4 298 |
| TOTAL | 550 | 34 260 | 165 | 9 496 | - | - | 142 | 1 222 | 180 | 6 564 | 101 | 80 | 1 138 | 51 622 |

^a Navires de 300 tjb ou plus

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

Celui des pays en développement d'Asie, qui représentait 88,7 % du tonnage en commande total des pays en développement, s'est légèrement accru, à 7,7 millions de tpl. Les commandes africaines de navires neufs ont chuté, à 79 000 tpl au début de 2002. Celles de pays en développement d'Amérique ont régressé également, mais de façon insignifiante, à 894 000 tpl.

En 2001, les commandes de pétroliers ont progressé de 28,7 % à 51,9 millions de tpl, représentant 48,1 % du total mondial en commande. Celles des pays en développement se sont chiffrées à 5,7 millions de tpl (11,1 % du total), les pays en développement d'Asie comptant, à eux seuls, pour 5,5 millions de tpl, soit 94,8 % du tonnage en commande total des pays en développement. Début 2002, les commandes de

vraquiers ont sensiblement régressé par rapport à 2001, de 28,9 % à 22,2 millions de tpl, représentant 20,5 % 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 13,5 % et 69,5 % et, globalement, de 83 %. Le tonnage de porte-conteneurs en commande a augmenté modestement en 2001, de 2,5 %, et s'établissait à 16,5 millions de tpl à la fin de l'année, représentant 15,3 % du total mondial en commande. Les commandes de porte-conteneurs ont été passées pour 35,4 % par les pays développés à économie de marché et pour plus de 50,5 % par les principaux pays de libre immatriculation. Début 2002, les commandes de porte-conteneurs des pays en développement étaient stables, à 1 million de tpl,

TABLEAU 21
Tonnage en commande dans le monde au 1^{er} janvier 2002
(Milliers de tpl)

| Groupe de pays d'immatriculation | Total | Pétroliers | Vraquiers | Navires de charge classiques | Porte-conteneurs | Autres navires |
|--|---------|------------|-----------|------------------------------|------------------|----------------|
| Total mondial | 107 955 | 51 894 | 22 184 | 3 826 | 16 550 | 13 501 |
| Pays développés à économie de marché | 34 026 | 15 954 | 3 007 | 1 546 | 5 861 | 7 658 |
| Principaux pays de libre immatriculation | 59 393 | 27 633 | 15 411 | 1 657 | 8 362 | 4 330 |
| Pays d'Europe centrale et orientale | 557 | 195 | 111 | 178 | - | 73 |
| Pays socialistes d'Asie | 5 507 | 1 529 | 2 320 | 44 | 1 342 | 273 |
| Ensemble des pays en développement | 8 657 | 5 778 | 430 | 335 | 986 | 1 127 |
| <i>dont :</i> | | | | | | |
| Afrique | 79 | 3 | 8 | - | - | 68 |
| Amérique | 894 | 296 | 171 | 85 | 145 | 196 |
| Asie | 7 683 | 5 479 | 251 | 250 | 840 | 863 |
| Europe ^a | 0 | - | - | - | - | - |
| Océanie | 0 | - | - | - | - | - |
| Autres pays | 1 815 | 804 | 905 | 66 | - | 41 |

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register - Fairplay.

^a Chiffres non communiqués

TABLEAU 22
Prix représentatifs de navires neufs, en différentes années^a
(Millions de dollars)

| Type et taille de navires | 1980 | 1985 | 1990 | 1995 | 1999 | 2000 | 2001 | Variation en pourcentage 2000/2001 |
|---|------|------|------|------|------|------|------|------------------------------------|
| Vraquier de 30 à 50 000 tpl | 17 | 11 | 24 | 25 | 20 | 20 | 18 | -10,0 |
| Navire-citerne de 32 à 45 000 tpl | 19 | 18 | 29 | 34 | 25 | 29 | 27 | -7,0 |
| Vraquier de 70 à 74 000 tpl | 24 | 14 | 32 | 29 | 22 | 23 | 20 | -11,1 |
| Navire-citerne de 80 à 105 000 tpl | 28 | 22 | 42 | 43 | 33 | 41 | 37 | -9,8 |
| Vraquier de 120 000 tpl | 32 | 27 | 45 | 40 | 34 | 40 | 34 | -14,0 |
| Navire-citerne de 250 à 280 000 tpl | 75 | 47 | 90 | 85 | 68 | 76 | 72 | -5,3 |
| Méthanier (GNL) de 125 000 à 138 000 m ³ | 200 | 200 | 225 | 245 | 150 | 165 | 162 | -1,8 |
| Méthanier (GPL) de 75 000 m ³ | 77 | 44 | 78 | 68 | 58 | 60 | 58 | -3,3 |
| Navire de charge classique de 15 000 tpl | 14 | 12 | 24 | 21 | 19 | 19 | 18 | -3,2 |
| Porte-conteneur intégral de 2 500 EVP | - | 26 | 52 | 50 | 35 | 35 | 34 | -1,2 |

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données tirées de *Lloyd's Shipping Economist*, diverses livraisons.

^a A partir de 1995, les prix correspondent aux plus grosses unités.

chiffre correspondant à 8 % du total mondial. Les pays en développement d'Asie avaient en commande 0,8 million de tpl, c'est-à-dire 85,3 % du total des commandes des pays en développement.

3. Prix des navires neufs et des navires d'occasion

Le tableau 22 indique les prix des navires neufs pour les principales catégories de navires. En 2001, les prix de tous les principaux types de navires, quelle que soit leur taille, ont sensiblement baissé par rapport à ceux de l'année précédente. Les minorations de prix ont été beaucoup plus importantes pour les navires-citernes et les vraquiers, dénotant l'atonie de la demande des transporteurs. Vers le milieu de l'année, les principaux pays possédant des chantiers de construction navale envisageaient de prendre des mesures pour aligner la capacité de construction sur la demande prévue. L'analyse montre que les prix à la construction des pétroliers, quelle que soit leur taille, ont baissé de 10 % entre 2000 et 2001. Ceux des vraquiers jusqu'à 74 000 tpl ont également baissé de 10 %, tandis que

ceux des Capesize ont chuté de 14 %. Les prix des porte-conteneurs cellulaires de 2 500 EVP ont fléchi de 1,2 % et ceux des navires de charge classiques, de 3,2 %. Une modeste hausse de 3,3 % a été observée 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 baisse, car la demande est restée faible.

Comme le montre le tableau 23, les prix moyens des navires-citernes et des vraquiers d'occasion ont eux aussi chuté. Les petits transporteurs de vrac sec, en particulier, se sont achetés moins cher. Le nombre de transactions est tombé de 229 en 2000 à 182, les Panamax et les Capesize étant les navires les plus recherchés et 74 transactions ayant porté sur des mini-transporteurs. Dans le secteur des navires-citernes, des baisses de prix supérieures à 10 % ont été enregistrées durant l'année. En dépit du fléchissement des prix, il a été rapporté un plus grand nombre de transactions pour 2001. Au cours de l'année, 210 unités ont changé de mains, dont 123 de plus de 50 000 tpl.

TABLEAU 23

Prix des navires d'occasion de cinq ans d'âge, 1996-2001

(Au 31 décembre, en millions de dollars)

| Navires | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | Variation en pourcentage 2000/2001 |
|--|------|------|------|------|------|------|---------------------------------------|
| Navires-citernes de 40 000 tpl ^a | 26 | 28 | 20 | 20 | 27 | 26 | -3,8 |
| Navires-citernes de 80 à 95 000 tpl ^a | 37 | 38 | 25 | 26 | 39 | 33 | -15,4 |
| Navires-citernes de 130 à 150 000 tpl ^a | 40 | 47 | 37 | 36 | 50 | 43 | -13,1 |
| Navires-citernes de 250 à 280 000 tpl ^a | 67 | 70 | 50 | 50 | 71 | 60 | -15,5 |
| Vraquiers de 45 000 tpl | 19 | 18 | 13 | 16 | 15 | 12 | -20,0 |
| Vraquiers de 70 000 tpl | 21 | 21 | 15 | 17 | 16 | 14 | -12,9 |
| Vraquiers de 150 000 tpl | 27 | 30 | 24 | 28 | 25 | 22 | -12,0 |

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Fearnleys, *Review 2001*.

^a A partir de 1996, les prix correspondent aux plus grosses unités.

