

CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE ET LE DÉVELOPPEMENT

Genève

ÉTUDE
SUR LES TRANSPORTS MARITIMES
2002

Rapport du secrétariat de la CNUCED

Chapitre III

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



NATIONS UNIES
2002

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

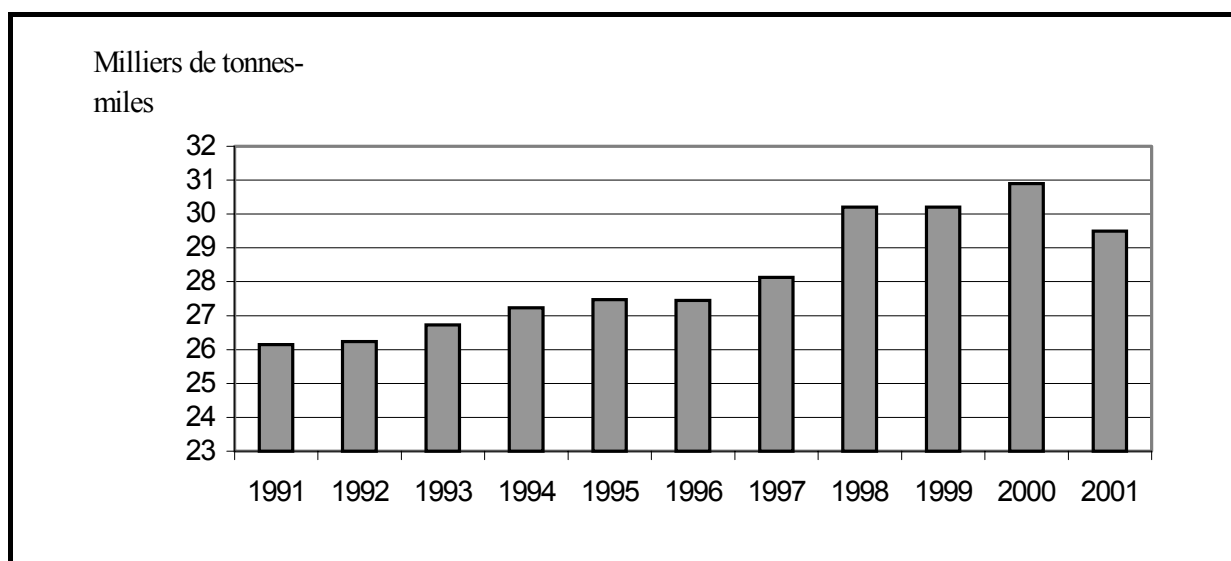
Les principaux indicateurs de la productivité opérationnelle de la flotte mondiale, en tonnes et en tonnes-milles, sont donnés à la figure 6 et au tableau 24. En 2001, le nombre de tonnes de marchandises transportées par tonne de port en lourd (tpl) est resté à peu près le même qu'en 1999, s'établissant à 7,06, tandis que le nombre de tonnes-milles par tonne de port en lourd est tombé à 29,48. La baisse de productivité mesurée en tonnes transportées par tpl tient au fait que le volume de fret transporté a diminué relativement à la flotte qui s'est accrue. La baisse de productivité mesurée

en tonnes-milles par tpl résulte du relâchement du trafic maritime après le record enregistré en 2000 et de l'expansion de la flotte mondiale.

Le tableau 25 fournit des données complémentaires sur la productivité opérationnelle, mesurée en tonnes de marchandises transportées par tonne de port en lourd selon le type de navire. Celle des pétroliers et des transporteurs de vrac sec est restée stable, de 7,1 et 4,6 tonnes par tpl respectivement. Celle des transporteurs mixtes, s'est très légèrement améliorée, passant à 7,9 tonnes par tpl, alors que celle de la flotte résiduelle a chuté à 9,8 tonnes par tpl.

FIGURE 6

Indice de productivité de la flotte mondiale : nombre de tonnes-milles par tonne de port en lourd (tpl), 1991–2001
(Milliers de tonnes-milles par tpl)



Source : Calculs de la CNUCED.

TABLEAU 24
Tonnage transporté et nombre de tonnes-milles par tonne de port en lourd (tpl)
de la flotte mondiale totale, 1990–2001

Année	Flotte mondiale (en millions de tpl)	Tonnage total transporté (millions de tonnes)	Nombre total de tonnes- milles (milliards)	Nombre de tonnes transportées par tpl	Milliers de tonnes-milles par tpl
1990	658,4	4 008	17 121	6,1	26,0
1991	683,5	4 120	17 873	6,0	26,1
1992	694,7	4 220	18 235	6,1	26,2
1993	710,6	4 330	18 854	6,1	26,5
1994	719,8	4 485	19 461	6,2	27,0
1995	734,9	4 651	20 188	6,3	27,5
1996	758,2	4 758	20 810	6,3	27,4
1997	775,9	4 953	21 825	6,4	28,1
1998	788,7	5 598	23 822	7,1	30,2
1999	799,0	5 668	24 114	7,1	30,2
2000	808,4	5 890	22 947	7,3	30,9
2001	825,7	5 832	24 338	7,1	29,5

Sources : Flotte mondiale : Lloyd's Register - Fairplay (chiffres au 1^{er} juillet pour 1990 et au 31 décembre pour 1992 à 2000); tonnage total transporté : secrétariat de la CNUCED; tonnes-milles : Fearnleys, *Review*, diverses livraisons. Données compilées par le secrétariat de la CNUCED.

Le tableau 26 donne une idée de la productivité en tonnes-milles par tpl des pétroliers, des transporteurs de vrac sec, des transporteurs mixtes et du reste de la flotte. Celle des pétroliers ainsi mesurée a chuté en 2001, de 4,9 % à 32,8 tonnes-milles par tpl. Pour les transporteurs de vrac sec, les transporteurs mixtes et le reste de la flotte, elle a régressé respectivement de 1,2 %, 3,9 % et 4,5 % à 23,6, 37 et 31,9 tonnes-milles par tpl.

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

1. Tonnage excédentaire

Le tableau 27 fournit quelques données succinctes sur le rapport entre l'offre et la demande de tonnage pour la période 1995-2001. En 2001, le tonnage excédentaire total, qui avait été en baisse ces dernières années, a de nouveau augmenté, de 3,1 millions de tpl, pour passer à 21,5 millions de tpl, représentant 2,6 % de la flotte marchande contre 2,3 % en 2000. Ce résultat est attribuable en grande partie à la diminution du volume de chargements transportés, la première après 15 ans de progression constante, et à l'entrée de navires neufs dans la flotte mondiale.

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

En 2001, l'offre de tonnage dans le secteur des pétroliers a augmenté de 0,8 million de tpl pour

atteindre 280,2 millions de tpl, les livraisons de navires neufs ayant été supérieures au tonnage envoyé à la ferraille ou perdu (voir le tableau 28 et la figure 7). Cet accroissement, conjugué à la régression des chargements, a porté la capacité excédentaire à 17,9 millions de tpl, soit à 6,4 % de la flotte mondiale de navires-citernes. En 2001, l'offre globale dans le secteur des vraquiers s'est accrue de 7,6 millions de tpl à 255,3 millions de tpl. L'accroissement constant des expéditions des principales marchandises solides, mentionné au chapitre I, a contribué à ramener le surtonnage à 2,9 millions de tpl seulement, soit à 1,1 % de la flotte de vraquiers. Dans le secteur des navires de charge classiques, la capacité excédentaire a été réduite en 2001, l'offre n'excédant la demande que de 0,7 million de tpl (1,2 % de la flotte de cette catégorie de navires). Dans celui des transporteurs d'unités de charge, 7,6 millions de tpl en porte-conteneurs (chiffre analogue à celui de l'année précédente) sont venus s'ajouter à la flotte en 2001, portant cette dernière à 91,2 millions de tpl. Comme les années précédentes, c'est l'expansion des services de ligne qui a permis d'absorber ces tonnages et, partant, d'exploiter la totalité de la flotte mondiale de transporteurs d'unités de charge.

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

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 51,2 % du

TABLEAU 25
Productivité estimative des navires-citernes, des vraquiers, des transporteurs mixtes^a
et du reste de la flotte^b, certaines années
(Tonnes transportées par tpl)

Année	Chargements de pétrole transportés par des navires-citernes de plus de 50 000 tpl (millions de tonnes)	Tonnes par tpl de navire-citerne	Chargements de vrac sec transportés par des vraquiers de plus de 18 000 tpl (millions de tonnes)	Tonnes par tpl de vraquier	Chargements de pétrole et de vrac sec transportés par des transporteurs mixtes de plus de 18 000 tpl (millions de tonnes)	Tonnes par tpl de transporteur mixte	Chargements transportés par le reste de la flotte ^a (millions de tonnes)	Tonnes par tpl du reste de la flotte
1970	1 182	8,6	403	8,4	97	6,8	800	6,3
1980	1 564	4,8	396	2,9	282	5,8	1 406	8,3
1990	1 427	6,0	667	3,3	203	6,3	1 680	9,1
1998	1 985	7,1	1 137	4,4	130	7,3	2 379	10,2
1999	1 995	7,1	1 167	4,5	131	7,8	2 375	9,9
2000	2 027	7,1	1 255	4,6	120	7,8	2 487	10,3
2001	2 032	7,1	1 285	4,6	114	7,9	2 402	9,8

Sources : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de Fearnleys (*Review, World Bulk Trades et World Bulk Fleet*, diverses livraisons) et d'autres revues spécialisées.

^a Navires-citernes, 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.

TABLEAU 26
Productivité estimative des navires-citernes, des vraquiers, des transporteurs mixtes^a et du reste de la flotte^b,
certaines années
(Tonnes-milles par tpl)

Année	Chargements de pétrole transportés par des navires-citernes (milliards de tonnes-milles)	Tonnes-milles par tpl de navire-citerne	Chargements de vrac sec transportés par des vraquiers (milliards de tonnes-milles)	Tonnes-milles par tpl de vraquier	Chargements de pétrole et de vrac sec transportés par des transporteurs mixtes (milliards de tonnes-milles)	Tonnes-milles par tpl de transporteur mixte	Chargements transportés par le reste de la flotte (milliards de tonnes-milles)	Tonnes-milles par tpl du reste de la flotte
1970	6 039	43,8	1 891	39,4	745	52,5	1 979	15,7
1980	9 007	27,6	2 009	14,5	1 569	32,4	4 192	24,8
1990	7 376	30,8	3 804	18,8	1 164	36,0	4 777	26,0
1998	9 465	33,9	5 988	23,2	535	30,2	7 834	33,5
1999	9 600	34,0	6 055	23,3	583	34,9	7 876	32,8
2000	9 840	34,5	6 470	23,9	593	38,5	8 044	33,4
2001	9 354	32,8	6 605	23,6	533	37,0	7 846	31,9

Sources : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de Fearnleys (*Review, World Bulk Trades et World Bulk Fleet*, diverses livraisons) et d'autres revues spécialisées.

^a Navires-citernes, 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.

TABLEAU 27
Surtonnage de la flotte marchande mondiale, 1990 et 1997–2001
(Chiffres au 31 décembre)

	1990	1997	1998	1999	2000	2001
<i>Millions de tpl</i>						
Flotte marchande mondiale	658,4	775,9	788,7	799,0	808,4	825,6
Tonnage excédentaire ^a	63,7	29,0	24,7	23,7	18,4	21,5
Flotte active ^b	594,7	746,9	764,0	775,3	790,0	804,1
<i>Pourcentages</i>						
Part du tonnage excédentaire dans la flotte marchande mondiale	9,7	3,7	3,1	3,0	2,3	2,6

Sources : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register - Fairplay ou tirées de *Lloyd's Shipping Economist*, diverses livraisons.

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

^b Différence entre la flotte mondiale et le tonnage en excédent.

TABLEAU 28
Analyse du surtonnage par grandes catégories de navires, 1995–2001^a
(Chiffres annuels moyens en millions de tpl)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001 ^d
Flotte mondiale de navires-citernes	277,0	285,1	290,6	291,0	281,8	279,4	280,2
Surtonnage ^b	28,8	28,8	17,0	17,3	14,0	13,5	17,9
Part du surtonnage (en pourcentage)	10,4	10,1	5,8	5,9	5,0	4,8	6,4
Flotte mondiale de vraquiers	252,9	257,2	260,9	257,1	245,7	247,7	255,3
Surtonnage ^b	17,9	17,2	10,3	5,8	7,9	3,8	2,9
Part du surtonnage (en pourcentage)	7,1	6,7	3,9	2,3	3,2	1,5	1,1
Flotte mondiale de navires de charge classiques	62,0	62,7	62,0	60,5	59,9	59,3	57,8
Surtonnage	2,0	1,4	1,7	1,6	1,8	1,1	0,7
Part du surtonnage (en pourcentage)	3,2	2,2	2,7	2,6	3,0	1,8	1,2
Flotte mondiale de transporteurs d'unités de charge^c	53,4	59,3	65,7	73,1	76,1	83,6	91,2
Surtonnage	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Part du surtonnage (en pourcentage)	1,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

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

^a Les agrégats pour tous les secteurs indiqués dans le présent tableau sont des moyennes pour les années considérées et diffèrent donc des chiffres mondiaux figurant dans le tableau 27. Les navires-citernes et les vraquiers de moins de 10 000 tpl, de même que les navires de charge classiques et les transporteurs d'unités de charge de moins de 5 000 tpl n'y sont pas pris en compte.

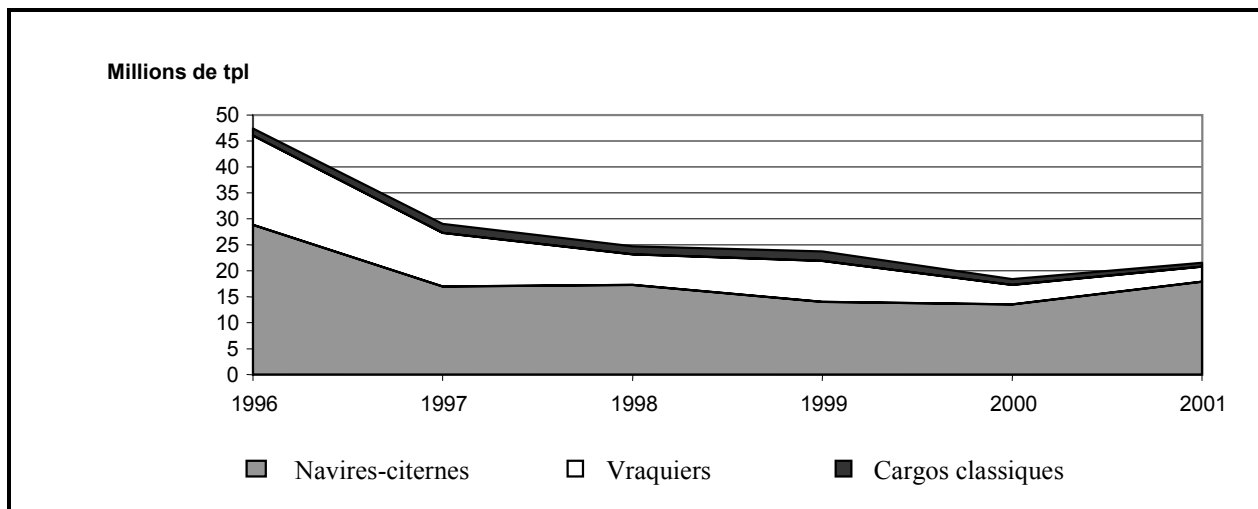
^b Y compris 50 % de transporteurs mixtes (minéraliers-vraquiers-pétroliers).

^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 2001 correspondent à ceux enregistrés jusqu'en octobre 2001, tels qu'ils ont été recueillis en décembre 2001.

FIGURE 7

Évolution de la capacité excédentaire par grandes catégories de navires, certaines années



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

trafic maritime mondial en 2001 contre environ 53,7 % en 1980. Leur part en tonnage dans la flotte mondiale s'est réduite de moitié entre 1980 et 2001, tombant d'environ 51 % à 25 %. Cela étant, au tonnage battant pavillon national, il convient d'ajouter celui des navires détenus par des ressortissants nationaux, mais immatriculés sous pavillon étranger, ce qui porte cette part à 66,9 %. La part des pays en développement dans le volume du trafic mondial de marchandises est restée de l'ordre de 40 %. Le tonnage détenu par ces pays ou immatriculé sous pavillon national, qui comptait pour 10 % de la flotte mondiale en 1980, en représentait près de 20 % début 2002. Le tonnage effectivement détenu par les pays en développement a augmenté pour atteindre près d'un tiers du tonnage total réellement immatriculé, représentant globalement 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 % en 2001, 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 environ 2 % en 2001. Les pays socialistes d'Asie ont vu leur part dans le trafic mondial progresser de 5,5 % en 2000 et leur part dans la flotte mondiale passer de 1,6 % en 1980 à 3,2 % en 2001. Ils sont en outre à la tête d'une flotte dont une petite partie est inscrite sur les registres de libre immatriculation.

Le tableau 30 renseigne sur l'armement des grandes nations commerçantes. On notera en passant que les grandes nations commerçantes possèdent 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. Les potentialités maritimes et, plus précisément, la détention d'un tonnage important sont jugées généralement essentielles pour soutenir et promouvoir le commerce d'un pays. Le tableau fait aussi apparaître nombre de similitudes et de différences entre les services de transport maritime des grandes nations commerçantes. Le Japon, la Chine (y compris Hong Kong), la République de Corée, le Danemark, la Suède et la Norvège possèdent des services maritimes remarquables dans le secteur du trafic tiers. D'autres grandes nations commerçantes sont des importateurs ou des utilisateurs majeurs de services de transport maritime, 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 2001, les États-Unis ont généré environ 15,2 % du trafic mondial en détenant 5,1 % du tonnage mondial, dont seulement un quart environ navigue sous pavillon national. De même, la France a généré 5,1 % du trafic mondial en détenant 0,8 % du tonnage mondial, exploité pour moitié sous pavillon national.

TABLEAU 29

Comparaison entre le volume total de fret et l'armement, par groupes de pays, en 1970, 1980, 1990 et 1999-2001

<i>Groupe de pays</i>	<i>Année</i>	<i>Total des marchandises chargées et déchargées (millions de tonnes)</i>	<i>Pourcentage du total mondial</i>	<i>Flotte marchande (millions of 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
	1999	6 042,9	52,6	203,2	25,4
	2000	6 240,9	51,8	203,4	25,2
	2001	6 109,7	51,2	207,5	25,1
Principaux pays de libre immatriculation	1970	a	a	70,3	21,6
	1980	a	a	212,6	31,1
	1990	a	a	224,6	34,1
	1999	a	a	376,8	47,8
	2000	a	a	384,7	48,1
	2001	a	a	402,4	48,7
Pays en développement^a	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
	1999	4 626,6	40,2	153,6	19,2
	2000	4 821,9	40,0	157,0	19,4
	2001	4 826,4	40,4	159,0	19,3
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
	1999	328,0	2,9	18,3	2,3
	2000	346,7	2,9	16,3	2,0
	2001	351,9	2,9	15,4	1,9
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
	1999	500,3	4,4	25,8	3,2
	2000	643,3	5,3	26,1	3,2
	2001	650,9	5,5	26,5	3,2
Total mondial^b	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
	1999	11 498,8	100,0	799,0	100,0
	2000	12 052,8	100,0	808,4	100,0
	2001	11 938,9	100,0	825,6	100,0

Source: Voir les annexes II et III B.

^a Toutes les marchandises chargées et déchargées sont comprises dans le volume indiqué pour les pays en développement.^b Y compris le tonnage non attribué aux groupes ci-dessus, qui est indiqué à l'annexe III B.

TABLEAU 30
Niveau d'engagement maritime des 25 principales nations commerçantes
(Au 31 décembre 2001)

<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>
États-Unis	15,2	5,11
Allemagne	8,4	4,63
Japon	6,0	12,89
Royaume-Uni	4,8	2,32
France	5,1	0,76
Italie	3,8	1,78
Canada	3,9	0,51
Hong Kong (Chine)	3,1	4,40
Pays-Bas	3,5	0,91
Belgique-Luxembourg	2,8	1,18
Chine	4,0	5,08
République de Corée	2,3	3,11
Singapour	1,9	2,37
Espagne	2,0	0,47
Province chinoise de Taiwan	1,8	2,86
Malaisie	1,3	0,88
Suède	1,1	0,97
Suisse	1,3	0,82
Thaïlande	1,0	0,33
Australie	1,0	0,44
Brésil	0,9	0,98
Fédération de Russie	1,2	1,87
Arabie saoudite	0,8	1,23
Danemark	0,8	2,13
Norvège	0,7	7,91
TOTAL	78,8	65,94

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par l'Organisation mondiale du commerce.