

UNCTAD/RMT/2002

UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT
Geneva

**ÉTUDE SUR
LES TRANSPORTS MARITIMES
2002**

APERÇU DES PRINCIPALES TENDANCES



UNITED NATIONS
New York and Geneva, 2002

ÉTUDE SUR LES TRANSPORTS MARITIMES 2002

APERÇU DES PRINCIPALES TENDANCES

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

- “ En 2001, la production mondiale a augmenté de 1,3 % par rapport à 2000, soit environ un tiers de la remarquable croissance enregistrée l'année précédente. Les pays développés à économie de marché ont affiché une croissance de 1 % et les pays en développement un taux moyen de progression de 2,1 %. En 2002, le taux de croissance de la production mondiale devrait se situer entre 1,4 et 2,4 %, selon l'évolution de la situation après les événements du 11 septembre 2001.
- “ Le volume des exportations mondiales de marchandises a diminué de 1,5 %, alors que l'augmentation avait été de 11,9 % en 2000, tandis que les importations augmentaient d'à peine 0,9 %, contre une hausse précédente de 11,3 %. Ces chiffres s'expliquent par l'évolution de la situation économique en Amérique du Nord et dans les pays asiatiques. Il est probable que le volume des exportations mondiales de marchandises augmentera en 2002.
- “ L'indice de la production industrielle totale des pays de l'OCDE a diminué de 2,6 %, passant de 120,8 en 2000 à 117,7 en 2001 (1995 = 100). Cette baisse s'explique par la situation économique des États-Unis et du Japon.
- “ Le trafic maritime international (s'agissant des marchandises chargées) a diminué après 15 années consécutives d'augmentation, pour s'établir à 5,83 milliards de tonnes. Le taux de croissance annuel a été négatif - -1 %, contre 3,9 % d'augmentation en 2000. Le volume du commerce maritime mondial devrait rester stationnaire en 2002.
- “ En tonnes-milles, les activités maritimes se sont chiffrées au total à 22 682 milliards en 2001, contre 23 016 milliards en 2000.

Évolution de la flotte mondiale

- “ La flotte marchande mondiale s’est accrue de 2,1 % pour atteindre 825,6 milliards de tonnes de port en lourd (tpl) fin 2001. Les livraisons de navires neufs (45,2 millions de tpl) ont progressé de 1,8 %, tandis que le tonnage envoyé à la casse ou perdu (27,8 millions de tpl) augmentait de 25,2 %, laissant un gain net de 17,4 millions de tpl.
- “ Les flottes de pétroliers et de transporteurs de vrac sec représentent ensemble 70,3 % de la flotte mondiale. La flotte de pétroliers est restée stable, tandis que la flotte de transporteurs de vrac sec augmentait de 4,6 %. La flotte de porte-conteneurs a enregistré une hausse impressionnante de 11,4 %, passant de 69,2 à 77,1 millions de tpl, et celle de méthaniers a progressé de 3 %, passant de 18,5 à 19,1 millions de tpl.
- “ La moyenne d’âge de la flotte mondiale est restée de 13,9 ans; près de 34 % des navires ont 20 ans et plus. Les cargos classiques sont les navires dont l’âge moyen est le plus élevé (16,2 ans), et les porte-conteneurs ceux dont la moyenne d’âge est la plus basse (11 ans).
- “ Les navires immatriculés dans les pays développés à économie de marché et dans les principaux pays de libre immatriculation ont représenté, respectivement, 25,1 % et 48,7 % de la flotte mondiale. Le tonnage des registres libres a augmenté de 2,6 %; 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 19,3 %, soit 159 millions de tpl, dont 117 millions de tpl 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 7,1 et 29,5, respectivement, ce qui donne une diminution de 2,7 % et de 4,5 % par rapport à l’an 2000.
- “ L’excédent de tonnage de la flotte mondiale a continué de régresser pour s’établir à 21,5 millions de tpl fin 2001, soit 2,6 % de la flotte marchande mondiale. La capacité excédentaire en navires-citernes a augmenté pour s’établir à 17,9 millions de tpl et celle en transporteurs de vrac sec est tombée de 3,8 millions de tpl en 2000 à 2,9 millions de tpl en 2001.

Marchés des frets

- “ L’année 2001 a été une mauvaise année pour le marché du transport pétrolier: le volume global du trafic maritime de pétrole brut s’est accru de moins de 1 %. 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 fortement diminué - de 74,3 %, de 56,7 % et de 63 %, respectivement.

- “ En 2001, les expéditions maritimes des principaux vracs, en particulier celles de minerai de fer et de charbon, ont augmenté de 1,2 %. L'offre et la demande étant mieux équilibrées, les taux d'affrètement à temps avaient diminué de 35,2 % à la fin de l'année, alors que les taux d'affrètement au voyage étaient en hausse de 1 %.
- “ Fin 2001, les taux de fret pratiqués sur les principales liaisons conteneurisées (transpacifique, transatlantique et Asie/Europe) étaient inférieurs aux niveaux qui avaient cours fin 2000. Les taux pour les liaisons transatlantiques ont mieux résisté que ceux pour les liaisons transpacifiques et les liaisons Asie/Europe. Pour les liaisons transatlantiques est-ouest, ils ont diminué de 2,1 %, tandis que dans le sens ouest-est, ils diminuaient de 8,9 %. Pour les liaisons transpacifiques, la diminution a été de 16,8 % dans les deux sens, et pour les liaisons Asie/Europe, la baisse a été de 17,1 %, mais de 28,7 % pour les liaisons Europe/Asie.

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

- “ À l'échelle mondiale, le coût total du fret exprimé en proportion de la valeur des importations est passé de 5,52 % en 1999 à 6,21 % en 2000. Pour les pays développés à économie de marché, le coefficient de fret a été de 5,21 %, contre 4,53 % en 1999, tandis qu'il était de 8,83 % (contre 8,39 % en 1999) pour les pays en développement. Il est passé à 12,97 % pour les pays en développement d'Afrique et à 8,58 % pour les pays en développement des Amériques. Pour les pays en développement d'Asie, il s'est établi à 8,51 %, tandis qu'il diminuait légèrement (à 11,94 %) pour ceux d'Océanie.

Développement des ports

- “ Le volume total du trafic portuaire conteneurisé a continué d'augmenter, à un taux de 15,4 % en 1999, pour atteindre 225,3 millions d'EVP. Les ports des pays ou territoires en développement ont traité 94,2 millions d'EVP, soit 41,8 % du total. En 2000, on a dénombré 54 pays ou territoires en développement dont les terminaux ont manutentionné plus de 100 000 EVP.

Efficacité en matière de commerce et de transport

- “ La Déclaration adoptée à la quatrième Conférence ministérielle (Doha) a ouvert la voie au processus de négociation à l'OMC et à l'éventuelle élaboration de disciplines concernant la facilitation du commerce. La CNUCED a convoqué deux réunions chargées d'examiner différentes questions concernant les technologies de l'information et de la communication en matière de transport et de facilitation du commerce, ainsi que des questions relatives à la réglementation des services de transport multimodal.
- “ Les services de transport de marchandises par chemin de fer se sont développés durant l'année dans plusieurs régions, et les concentrations en Amérique du Nord et la mise en place de services conjoints en Europe ont contribué à une

amélioration de la qualité du service. La production de conteneurs a diminué en 2001 pour s'établir à 1,25 million d'EVP, soit une diminution de 34,2 %. Des usines ont signalé des capacités excédentaires allant jusqu'à 50 % en Chine. Les prix ont également diminué de 3,3 %.

Examen de l'évolution observée au niveau régional

- “ Depuis 1998, la situation économique des pays d'Amérique latine et des Caraïbes passe par des hauts et des bas. Le redressement observé après la crise de 1997 a été suivi en 1998 d'une hausse de 2,3 % de la production, la progression n'étant toutefois que de 0,4 % en 1999. En 2000, la production a enregistré une forte croissance de 4,1 % sous l'effet du dynamisme de l'économie mondiale, mais en 2001 l'augmentation n'a été que d'un modeste 0,5 %. Les taux de croissance en volume des exportations et des importations en 2000 ont été de 11 % et de 13,9 %, respectivement, mais les estimations pour 2001 sont beaucoup plus modestes. L'Amérique du Nord absorbe 60 % environ des exportations de ces pays et assure 50 % de leurs importations. La part du commerce intrarégional est d'environ 15 %, légèrement plus que le chiffre correspondant aux échanges commerciaux avec l'Europe.
- “ Le commerce international passe principalement par la voie maritime, avec des pourcentages supérieurs à 70 % pour la plupart des pays. L'exception est le Mexique, partenaire de l'ALENA, dont 60 % du volume des échanges commerciaux avec les États-Unis se font par transports terrestres. Les flottes marchandes de ces pays, à l'exception des principaux pays de libre immatriculation que sont les Bahamas, les Bermudes et le Panama, ont totalisé 34,5 millions de tpl, soit 4,2 % de la flotte mondiale, en augmentation par rapport aux 3,5 % enregistrés en 1990.
- “ Les principaux vracs, tels que le pétrole brut, le minerai de fer, le charbon et les céréales, sont exportés depuis des terminaux et ports spécialisés qui font souvent partie d'une structure industrielle intégrée. Les exportations et les importations de marchandises diverses et autres marchandises passent par les ports publics qui, ces dernières années, ont été ouverts au secteur privé pour ce qui est de la gestion et des investissements. Les taux d'affrètement au tramping et pour le trafic de ligne ont diminué, suivant en cela la tendance générale des transports maritimes. Les transports intérieurs en Amérique du Sud restent sous-développés, mais les présidents des pays de la sous-région ont décidé de s'attaquer à ce problème. Le coefficient de coût pour le trafic d'importation dans ces pays en 2000 a été de 8,58 %, soit un chiffre légèrement inférieur à la moyenne pour les pays en développement, mais qui occulte des différences entre les pays, ceux des Caraïbes affichant notamment des moyennes plus élevées.