

### Chapitre III

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

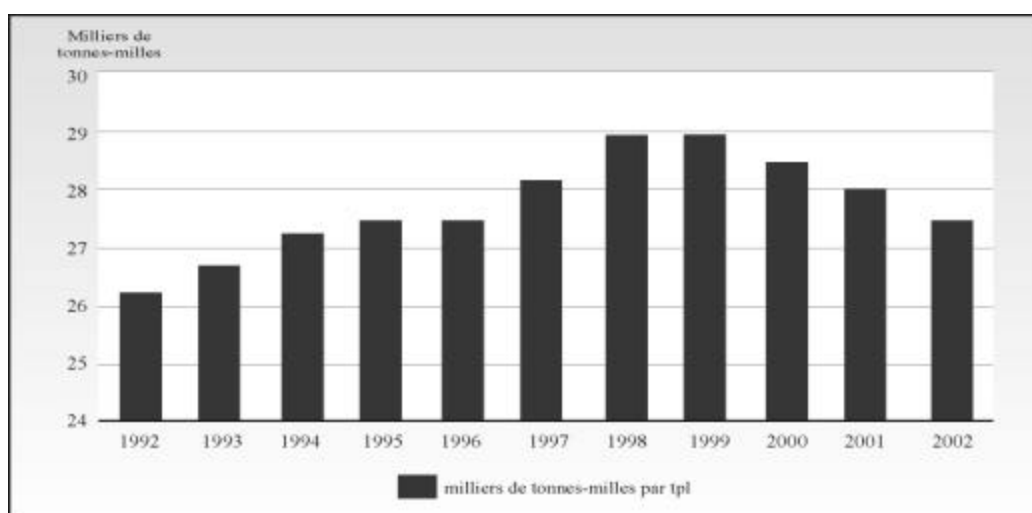
*On trouvera dans le présent chapitre des renseignements sur la productivité opérationnelle de la flotte mondiale ainsi qu'une analyse de la situation de l'offre par rapport à la demande de tonnage. Les principaux indicateurs considérés sont la comparaison entre le volume de fret et l'armement, le tonnage 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 par tpl sont donnés dans le graphique 6 et le tableau 24. En 2002, le nombre de tonnes de marchandises transportées par tonne de port en lourd (tpl) a légèrement diminué pour s'établir à 7, tandis que le nombre de milliers de tonnes-milles par tonne de port en lourd est tombé à 27,5. La baisse de productivité mesurée en tonnes transportées par tonne de port en lourd tient au fait que le volume de marchandises transportées a diminué relativement au développement de la flotte. La baisse de productivité mesurée en tonnes-milles par tonne de port en lourd résulte du ralentissement du trafic maritime après le record enregistré en 2000 et de l'expansion de la flotte mondiale.

GRAPHIQUE 6

**Indice de productivité de la flotte mondiale: nombre de tonnes-milles par tonne de port en lourd (tpl), 1992–2002**  
(milliers de tonnes-milles par tpl)



Source: Calculs de la CNUCED.

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. La productivité des pétroliers, des transporteurs de vrac sec et des transporteurs mixtes a chuté à 6,8, 4,6 et 7,9 tonnes par tpl, respectivement. Pour le reste de la flotte, le volume de marchandises transportées par tonne de port en lourd est passé à 10 tonnes par tpl.

TABLEAU 24

**Tonnage transporté et nombre de tonnes-milles par tonne de port en lourd (tpl) de la flotte mondiale totale, différentes années**

Année	Flotte mondiale (en millions de tpl)	Tonnage total transporté (en millions de tonnes)	Nombre total de tonnes-milles (en milliards)	Nombre de tonnes transportées par tpl	Milliers de tonnes-milles par tpl
1990	658,4	4 008	17 121	6,1	26,0
1995	734,9	4 651	20 188	6,3	27,5
2000	808,4	5 871	23 016	7,3	28,5
2001	825,7	5 840	23 241	7,1	28,0
2002	844,2	5 888	23 251	7,0	27,5

Source: Flotte mondiale: Lloyd's Register - Fairplay (chiffres au 1<sup>er</sup> juillet pour 1990 et au 31 décembre pour toutes les autres années); tonnage total transporté: secrétariat de la CNUCED; tonnes-milles; Fearnleys, *Review*, diverses livraisons. Données compilées par le secrétariat de la CNUCED.

TABLEAU 25

**Productivité estimative des navires-citernes, des vraquiers, des transporteurs mixtes<sup>a</sup> et du reste de la flotte<sup>b</sup>, différentes 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 <sup>a</sup> (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
2000	2 077	7,3	1 255	4,6	122	7,9	2 415	10,0
2001	2 072	7,3	1 313	4,7	116	8,1	2 339	9,5
2002	2 059	6,8	1 333	4,6	100	7,9	2 395	10,0

Source: 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.

<sup>a</sup> Navires-citernes, vraquiers et transporteurs mixtes indiqués au tableau 6.

<sup>b</sup> Par reste de la flotte, on entend les navires de charge classiques, les porte-conteneurs et les autres navires indiqués au tableau 6.

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. La productivité des pétroliers ainsi mesurée a diminué de 7,6 % en 2002 pour s'établir à 31,4, tandis que celle des transporteurs de vrac sec et des transporteurs mixtes a diminué de 1,7 % et de 2,1 %, respectivement, pour s'établir à 23,5 et 37,5 milliers de tonnes-milles par tpl. Pour le reste de la flotte, la productivité a augmenté de 5,9 % pour s'établir à 26,9 milliers de tonnes-milles par tpl.

TABLEAU 26

**Productivité estimative des navires-citernes, des vraquiers, des transporteurs mixtes<sup>a</sup> et du reste de la flotte<sup>b</sup>, différentes années**  
(milliers de 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
2000	9 840	34,5	6 470	23,9	593	38,5	6 159	25,5
2001	9 721	34,0	6 688	23,9	552	38,3	6 236	25,4
2002	9 572	31,4	6 766	23,5	473	37,5	6 452	26,9

Source: 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.

<sup>a</sup> Navires-citernes, vraquiers et transporteurs mixtes indiqués au tableau 6.

<sup>b</sup> Par reste de la flotte, on entend les navires de charge classiques, les porte-conteneurs et les autres navires indiqués au tableau 6.

## 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 1990 et pour la période 1998-2002. En 2002, le tonnage excédentaire total est resté à peu près au même niveau que l'année précédente, soit 21,7 millions de tpl. Cette stabilité est attribuable en grande partie au fait que l'augmentation du volume de chargements transportés a été égale à l'entrée de navires neufs dans la flotte mondiale.

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

En 2002, l'offre de tonnage dans le secteur des pétroliers a diminué de 12,5 millions de tpl pour s'établir à 267,7 millions de tpl, les livraisons de navires neufs ayant été supérieures au tonnage envoyé à la ferraille, désarmé ou perdu (voir le tableau 28 et le graphique 7). Cette diminution, conjuguée à la régression des chargements, a porté la capacité excédentaire à 19,1 millions de tpl, soit 7,1 % de la flotte mondiale de navires-citernes. En 2002, l'offre totale dans le secteur des vraquiers s'est accrue de 3,5 millions de tpl pour s'établir à 258,8 millions de tpl. L'accroissement constant des expéditions des principales marchandises solides mentionné au chapitre I a contribué à ramener le surtonnage à 2,2 millions de tpl seulement, soit 0,9 % de la flotte de vraquiers. Dans le secteur des navires de charge classiques, la capacité excédentaire a été réduite en 2002, l'offre n'excédant la demande que de 0,4 million de tpl, soit 0,7 % de la flotte de cette catégorie de navire. Le tonnage excédentaire des navires de charge a poursuivi sa tendance à la baisse observée depuis le début des années 90. Dans le secteur des transporteurs d'unités de charge, 7,4 millions de tpl en porte-conteneurs (chiffre analogue à celui de l'année précédente) sont venus s'ajouter à la flotte en 2002, portant cette dernière à 98,6 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. À moyen terme, il est possible qu'une surcapacité apparaisse, d'importantes commandes ayant été placées par les transporteurs, notamment la commande de la Mediterranean Shipping Company (MSC) portant sur 20 navires d'une capacité comprise entre 5 000 et 8 000 EVP livrables en 2005.

### 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 50,5 % du trafic maritime mondial en 2002, contre environ 53,7 % en 1980. Pendant la même période, leur part en tonnage dans la flotte mondiale s'est réduite de moitié, tombant d'environ 51 % en 1980 à environ 26 % en 2002. Toutefois, au tonnage battant pavillon national, il convient d'ajouter celui des navires détenus par des ressortissants nationaux mais immatriculés sous pavillon étranger: la part des pays développés à économie de marché s'établit alors à 65 %. 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 % au début de 2003. Le tonnage effectivement détenu par les pays en développement a augmenté pour atteindre près d'un tiers du tonnage total réellement immatriculé, ce qui porte le total du tonnage détenu par les pays en développement à 36 % environ 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 2002, c'est-à-dire inchangée par rapport aux années précédentes, mais sensiblement inférieure aux 4,7 % de 1980. Quant à la part du tonnage mondial détenue par ces pays, elle a diminué de 5,5 % pour tomber à environ 2 % en 2002. Les pays socialistes d'Asie ont vu leur part dans le trafic mondial passer à 6 % en 2002, et leur part dans la flotte mondiale progresser de 1,6 % en 1980 à 3,3 % en 2002. Ils sont en outre à la tête d'une flotte dont une petite partie est inscrite sur les registres de libre immatriculation.

TABLEAU 27

**Surtonnage de la flotte marchande mondiale, 1990 et 1998-2002**  
(chiffres au 31 décembre)

	1990	1998	1999	2000	2001	2002
	<b>Millions de tpl</b>					
<b>Flotte marchande mondiale</b>	658,4	788,7	799,0	808,4	825,6	844,2
<b>Tonnage excédentaire<sup>a</sup></b>	63,7	24,7	23,7	18,4	21,5	21,7
<b>Flotte active<sup>b</sup></b>	594,7	764,0	775,3	790,0	804,1	822,5
	<b>Pourcentages</b>					
<b>Part du tonnage excédentaire dans la flotte marchande mondiale</b>	9,7	3,1	3,0	2,3	2,6	2,6

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

<sup>a</sup> 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.

<sup>b</sup> Différence entre la flotte mondiale et le tonnage en excédent.

TABLEAU 28

**Analyse du surtonnage par grandes catégories de navires, 1996–2002<sup>a</sup>**  
(chiffres annuels moyens en millions de tpl)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 <sup>d</sup>
<b>Flotte mondiale de navires-citernes</b>	285,1	290,6	291,0	281,8	279,4	280,2	267,7
Surtonnage <sup>b</sup>	28,8	17,0	17,3	14,0	13,5	17,9	19,1
Part du surtonnage (en pourcentage)	10,1	5,8	5,9	5,0	4,8	6,4	7,1
<b>Flotte mondiale de vraquiers</b>	257,2	260,9	257,1	245,7	247,7	255,3	258,8
Surtonnage <sup>b</sup>	17,2	10,3	5,8	7,9	3,8	2,9	2,2
Part du surtonnage (en pourcentage)	6,7	3,9	2,3	3,2	1,5	1,1	0,9
<b>Flotte mondiale de navires de charge classiques</b>	62,7	62,0	60,5	59,9	59,3	57,8	57,3
Surtonnage	1,4	1,7	1,6	1,8	1,1	0,7	0,4
Part du surtonnage (en pourcentage)	2,2	2,7	2,6	3,0	1,8	1,2	0,7
<b>Flotte mondiale de transporteurs d'unités de charge<sup>c</sup></b>	59,3	65,7	73,1	76,1	83,6	91,2	98,6
Surtonnage	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Part du surtonnage (en pourcentage)	0,0	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.

<sup>a</sup> 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.

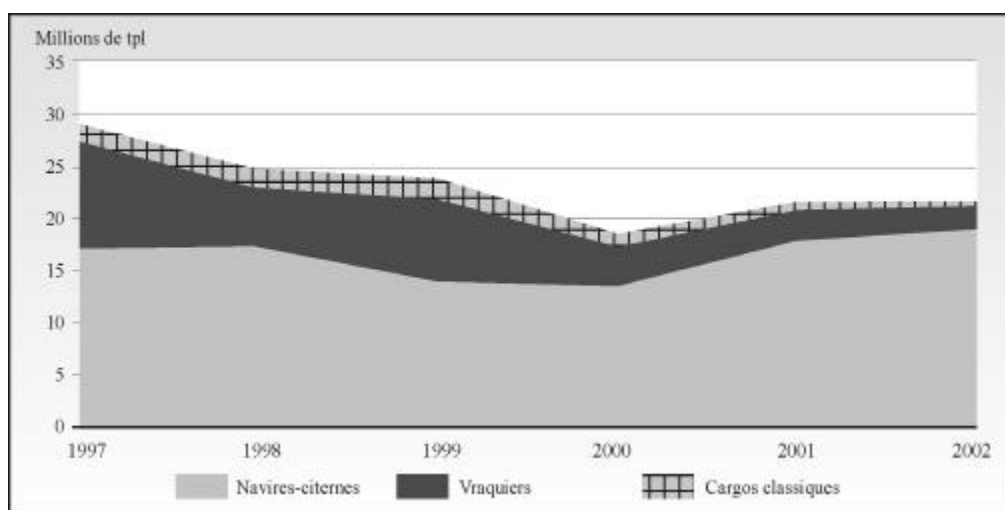
<sup>b</sup> Y compris 50 % de transporteurs mixtes (minéraliers-vraquiers-pétroliers).

<sup>c</sup> 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.

<sup>d</sup> Les chiffres indiqués pour 2002 correspondent à ceux enregistrés jusqu'en octobre 2002, tels qu'ils ont été recueillis en décembre 2002.

## GRAPHIQUE 7

### Évolution de la capacité excédentaire par grandes catégories de navires, différentes années



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

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 2002, les États-Unis ont généré environ 14,5 % du trafic mondial en détenant 5 % du tonnage mondial, dont seulement un quart environ navigue sous pavillon national. De même, la France a généré 5 % du trafic mondial en détenant 0,7 % 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 2000-2002**

Groupe de pays	Année	Total des marchandises chargées et déchargées (millions de tonnes)	Pourcentage du total mondial	Flotte marchande (millions de tpl)	Pourcentage du total mondial
<b>Pays développés à économie de marché</b>	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
	2000	6 285,0	51,9	203,4	25,2
	2001	6 110,0	54,7	207,5	25,1
	2002	6 079,0	50,5	217,1	25,7
<b>Principaux pays de libre immatriculation</b>	1970	a	a	70,3	21,6
	1980	a	a	212,6	31,1
	1990	a	a	224,6	34,1
	2000	a	a	384,7	48,1
	2001	a	a	402,4	48,7
	2002	a	a	398,5	47,2
<b>Pays en développement<sup>a</sup></b>	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
	2000	4 796,0	39,5	157,0	19,4
	2001	4 787,0	42,8	159,0	19,3
	2002	4 836,0	40,2	171,3	20,3
<b>Pays d'Europe centrale et orientale (y compris l'ex-URSS)</b>	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
	2000	377,0	3,1	16,3	2,0
	2001	373,0	3,3	15,4	1,9
	2002	387,0	3,2	15,9	1,9
<b>Pays socialistes d'Asie</b>	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
	2000	654,0	5,4	26,1	3,2
	2001	692,0	6,2	26,5	3,2
	2002	723,0	6,0	28,3	3,3
<b>Total mondial<sup>b</sup></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
	2000	12 113,0	100,0	808,4	100,0
	2001	11 161,0	100,0	825,6	100,0
	2002	12 025,0	100,0	844,2	100,0

*Source:* Voir les annexes II et III B.

<sup>a</sup> Toutes les marchandises chargées et déchargées sont comprises dans le volume indiqué pour les pays en développement.

<sup>b</sup> 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 2002)

<b>Pays/territoire</b>	<b>Part en pourcentage de la valeur du trafic mondial</b>	<b>Part en pourcentage du tonnage de port en lourd de la flotte mondiale</b>
États-Unis	14,5	5,0
Allemagne	8,4	4,8
Japon	5,7	12,4
France	5,0	0,7
Royaume-Uni	4,7	2,1
Chine	4,7	5,3
Italie	3,8	1,5
Canada	3,7	0,7
Pays-Bas	3,5	0,9
Hong Kong (Chine)	3,1	4,5
Belgique-Luxembourg	3,1	1,1
République de Corée	2,4	3,1
Espagne	2,1	0,5
Province chinoise de Taiwan	1,9	2,6
Singapour	1,8	2,3
Fédération de Russie	1,3	1,9
Suisse	1,3	0,8
Malaisie	1,3	0,8
Thaïlande	1,0	0,3
Suède	1,1	0,8
Australie	1,1	0,3
Brésil	0,8	0,8
Arabie saoudite	0,8	1,3
Danemark	0,8	2,0
Norvège	0,7	6,9
<b>TOTAL</b>	<b>78,6</b>	<b>73,3</b>

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