

## APERÇU DES PRINCIPALES TENDANCES

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

- En 2002, la production mondiale a augmenté de 1,9 %, soit une hausse appréciable après la médiocre croissance de l'année précédente, de 1,2 % seulement. Les pays développés à économie de marché ont affiché une croissance inférieure à la moyenne mondiale, avec un chiffre de 1,5 %, tandis que les pays en développement enregistraient une croissance de 3,3 %. En 2003, le taux de croissance de la production mondiale devrait se situer entre 1,9 et 3,2 %.
- Le volume des exportations mondiales de marchandises a augmenté de 2,5 %, après la contraction observée en 2001. La hausse a été la plus marquée en Asie, avec une croissance de 13 % dans le cas des pays d'Extrême-Orient. Au Japon, elle a été de 8 %. Les pays en transition ont enregistré pour la quatrième année consécutive une croissance positive du volume de leurs exportations (8,5 %), ainsi qu'une hausse de 11 % du volume de leurs importations, alors qu'on observait une contraction de 5,5 % dans les pays en développement d'Amérique latine. Le volume des exportations mondiales de marchandises devrait continuer d'augmenter en 2003, sous réserve des conséquences de l'application des mesures de sécurité aux États-Unis et des mesures de contrôle sanitaire concernant l'épidémie de SRAS.
- L'indice de la production industrielle totale des pays de l'OCDE a légèrement diminué en 2002, pour s'établir à 118,1 (1995 = 100). Cette évolution est le résultat d'une activité industrielle inégale dans les principaux pays.
- Le trafic maritime international (marchandises chargées) est reparti à la hausse en 2002, avec 5 milliards 880 millions de tonnes. Le taux annuel de croissance a été modeste - 0,8 % - et devrait légèrement augmenter en 2003.

### Évolution de la flotte mondiale

- La flotte marchande mondiale s'est accrue de 2,3 %, pour atteindre 844,2 millions de tonnes de port en lourd (tpl) fin 2002. Les livraisons de navires neufs ont enregistré une hausse impressionnante de 8,4 %, en s'établissant à 49 millions de tpl, et le tonnage envoyé à la casse ou perdu (30,5 millions de tpl) a augmenté de 9,7 %, d'où un gain net de 18,5 millions de tpl.
- Les flottes de pétroliers et de vraquiers constituent ensemble 71,6 % de la flotte mondiale. La flotte de pétroliers a augmenté de 6,6 %, tandis que celle de vraquiers augmentait de 1,9 %. La flotte de porte-conteneurs s'est accrue de 7,4 %, passant à 82,8 millions de tpl, et celle de méthaniers a progressé de 2,1 %, pour totaliser 19,5 millions de tpl.
- La moyenne d'âge de la flotte mondiale a diminué de presque une année, pour s'établir à 12,6 années en fin 2003, 28,1 % des navires ayant 20 ans ou plus. Les navires de charge classiques sont ceux dont l'âge moyen est le plus élevé (17 années) et les porte-conteneurs ceux dont la moyenne d'âge est la plus basse (9,1 années).

- Les navires immatriculés dans les pays développés à économie de marché et dans les principaux pays de libre immatriculation totalisaient, respectivement, 25,7 % et 47,2 % de la flotte mondiale. Le tonnage sur registres de libre immatriculation a diminué de presque 1 %; les deux tiers de cette flotte contrôlés appartiennent à des pays à économie de marché et à des pays en développement. La part de la flotte mondiale revenant aux pays en développement était de 20,3 %, soit 171,3 millions de tpl, dont 126,9 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 - se sont établis à 7 et 27,5, respectivement, soit une diminution de 1,4 % et de 1,8 % par rapport à 2001.
- L'excédent de tonnage de la flotte mondiale a légèrement augmenté et s'établissait fin 2002 à 21,7 millions de tpl, soit 2,6 % de la flotte marchande mondiale. Dans le secteur des navires-citernes, la capacité excédentaire est passée à 19,1 millions de tpl, tandis que dans celui des transporteurs de vrac sec, elle s'établissait à 2,2 millions de tpl, contre 2,9 millions en 2001.

### **Marché des frets**

- L'année 2002 a été une année moyenne pour le marché du transport pétrolier. Le volume global du trafic maritime de pétrole brut a diminué de 1,4 %, mais les prix ont fortement augmenté à la fin de l'année sous l'effet combiné du naufrage du *Prestige* et de la grève nationale au Venezuela. Les indices moyens des taux d'affrètement pour les VLCC, les transporteurs de brut de moyen tonnage et les petits transporteurs de brut et de produits pétroliers ont diminué de 36,8 %, 30 % et 31,4 %, respectivement.
- En 2001, les expéditions des principaux vracs par voie maritime, en particulier celles de minerai, de fer et de charbon, ont augmenté de 1,6 %. L'amélioration de l'équilibre entre l'offre et la demande a eu des effets positifs sur les indices des taux d'affrètement à temps et au voyage, les premiers terminant l'année en hausse de 44,1 %, les seconds de 10,8 %.
- L'évolution entre le début et la fin de l'année 2002 des taux de fret sur les principales liaisons conteneurisées (transpacifique, transatlantique et Asie/Europe) a été mitigée. Sur la liaison Asie/Europe, les taux dans le sens ouest-est ont augmenté de 21,5 %, et, dans l'autre sens, de 18,5 %. Dans le Pacifique et l'Atlantique, les taux dans le sens est-ouest ont augmenté de 1,7 % et de 2,9 %, respectivement; toutefois, dans le sens ouest-est, ils ont diminué de 1,3 % et 2,6 %, respectivement.

### **Coût total du fret par groupe de pays**

- Au niveau mondial, le coût total du fret en proportion de la valeur des importations est passé de 6,22 % en 2000 à 6,11 % en 2001. Pour les pays développés à économie de marché, le coefficient de fret a été de 5,12 % (contre 5,21 % en 2000), tandis qu'il s'établissait, pour les pays en développement, à 8,70 % (contre 8,88 % en 2000). Par région, il a diminué pour les pays en développement d'Afrique - 12,65 %, - ,

pour les pays en développement d'Asie - 8,35 % - et pour ceux d'Océanie - 11,70 % - , tandis qu'il augmentait légèrement pour les pays en développement d'Amérique - 8,57 %.

### **Développement des ports**

- Le volume total du trafic portuaire conteneurisé a augmenté de 2,2 % par rapport à 2000, pour atteindre 236,7 millions d'EVP. Les ports des pays et territoires en développement ont traité 96,6 millions d'EVP, soit 40,8 % du total. En 2001, 51 pays ou territoires en développement dont les terminaux avaient manutentionné plus de 100 000 EVP ont été dénombrés.

### **Efficacité commerciale et efficacité des transports**

- À la suite d'une Réunion d'experts sur l'efficacité des transports et la facilitation du commerce pour une plus large participation des pays en développement au commerce international, la CNUCED a réalisé une enquête sur la faisabilité d'un instrument juridique international relatif au transport multimodal.
- La production de conteneurs devrait atteindre 1,6 millions d'EVP en 2002, soit une hausse de 25 % par rapport à l'année précédente. L'essentiel de cette production est constitué de conteneurs pour marchandises solides (80 % environ du total). La Chine a continué de dominer cette activité, avec une part de marché de 87 %. Les prix des conteneurs ont commencé de se redresser au premier trimestre de 2002 et avaient augmenté de 17 % à la fin du troisième trimestre.

### **Évolution observée au niveau régional**

- Au cours de la dernière décennie, la hausse annuelle moyenne du PIB des 53 pays africains a été de 3,1 %, soit un chiffre inférieur aux 4,7 % enregistrés pour l'ensemble des pays en développement. La hausse annuelle du PIB des 47 pays d'Afrique subsaharienne a fortement varié d'une année à l'autre sous l'effet, notamment de catastrophes naturelles, d'une instabilité politique intérieure ou internationale et des fluctuations des prix des principales exportations de produits de base, qui ont lourdement pénalisé les 34 PMA africains.
- Au cours de la période 1990-2001, la valeur des exportations africaines a augmenté de 33,8 %, pour s'établir à 141,2 milliards de dollars, tandis que sur la même période la valeur des importations augmentait de 37,1 %, pour s'établir à 136 milliards de dollars. En 2001, les pays d'Afrique subsaharienne représentaient 44 % des exportations africaines et 41 % des importations. Globalement, la part de l'Afrique dans le commerce mondial est modeste et semble même diminuer: 3 % environ de la valeur des exportations et des importations en 1990, 2,4 % seulement en 2001.
- L'Europe, et surtout l'Union européenne, est le débouché de la moitié environ des exportations africaines. L'Amérique du Nord en absorbe un peu moins d'un cinquième, comme le Japon et d'autres pays asiatiques. Les marchés du Moyen-Orient, d'Amérique latine et des pays africains eux-mêmes représentent le reste des exportations africaines, soit entre 10 et 15 %.

- Depuis 2000, le volume total de marchandises chargées et déchargées dans les ports africains est d'environ 750 millions de tonnes par an, dont environ un tiers (250 millions de tonnes) pour les pays d'Afrique subsaharienne. Le continent représente ainsi 6,2 % du volume mondial total de marchandises chargées et déchargées, avec une part de presque 2,1 % pour les pays d'Afrique subsaharienne.
- En 2002, la flotte marchande africaine, y compris les navires de libre immatriculation (Libéria), représentait 82 422 000 tpl, soit 9,8 % de la flotte mondiale. Sans les navires de libre immatriculation, la flotte totalisait 5 406 000 tpl, soit 3,2 % de la flotte des pays en développement et 0,6 % de la flotte mondiale.
- On observe un déséquilibre considérable du trafic total de marchandises dans les pays d'Afrique subsaharienne, puisque les marchandises chargées représentent en moyenne 190 millions de tonnes par an, tandis que les marchandises déchargées ne totalisent que 60 millions de tonnes. L'essentiel des chargements, soit près de 170 millions de tonnes, était constitué de pétrole brut, principalement en provenance du Nigéria, du Gabon et d'Angola. Le reste était essentiellement composé de vrac sec, tel que de la bauxite de Guinée et du minerai de fer de Mauritanie. Le reste du tonnage des chargements et les quatre cinquièmes du total des marchandises déchargées étaient constitués de marchandises diverses, de plus en plus souvent conteneurisées. Un cinquième des déchargements était constitué de produits pétroliers raffinés, par exemple de l'essence. La concentration caractérise les services conteneurisés, notamment en Afrique de l'Ouest où le nombre de lignes régulières est passé de 37 en milieu des années 80 à 9, dont certaines appartenant à un même propriétaire.
- Les difficultés des pays sans littoral d'Afrique subsaharienne sont illustrées par le coût élevé des transports routiers dans un certain nombre de couloirs de transit. Les principales raisons en sont le mauvais état des routes, la lourdeur des procédures aux frontières et la faiblesse des flux de marchandises. Le coefficient de fret pour les flux d'importation dans les pays d'Afrique subsaharienne en 2001 était de 13,84, et atteignait 20,69 pour les pays sans littoral; le coefficient moyen pour l'ensemble des pays africains était la même année de 12,65.