

Chapitre 3

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

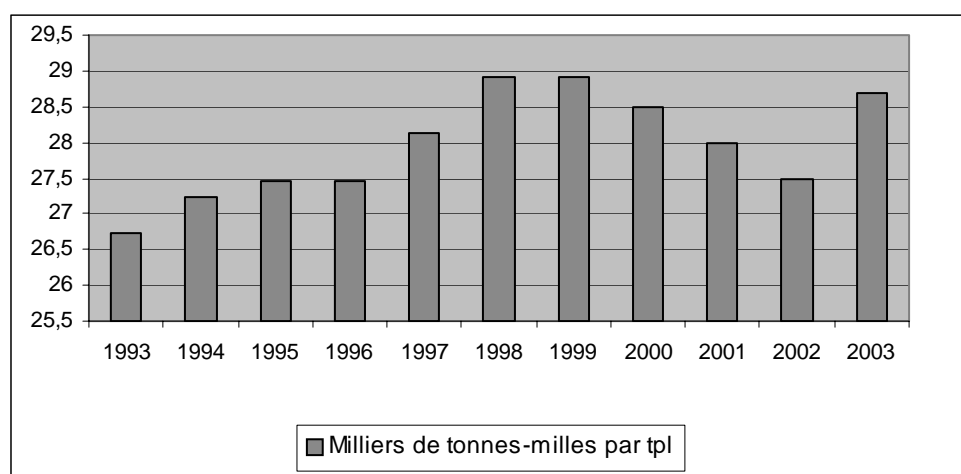
A. PRODUCTIVITÉ OPÉRATIONNELLE

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 2003, le nombre de tonnes de marchandises transportées par tonne de port en lourd (tpl) a légèrement augmenté pour s'établir à 7,2, tandis que le nombre de milliers de tonne-mille par tonne de port en lourd a également augmenté pour s'établir à 28,7. L'augmentation de

productivité mesurée en tonnes transportées par tonne de port en lourd reflète le fait que l'augmentation du volume de marchandises transportées a été plus rapide que le développement de la flotte. L'augmentation de productivité mesurée en tonne-mille par tonne de port en lourd résulte de l'augmentation des distances parcourues par le transport maritime, notamment le pétrole brut, et la prolongation des liaisons maritimes autour de l'Europe occidentale pour des raisons écologiques.

GRAPHIQUE 6

Indice de productivité de la flotte mondiale : nombre de tonnes-milles par tonne de port en lourd, 1993-2003



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, différentes années**

<i>Année</i>	<i>Flotte mondiale (en millions de tpl)</i>	<i>Tonnage total transporté (en millions de tonnes)</i>	<i>Nombre total de tonnes-milles (en milliards)</i>	<i>Nombre de tonnes transportées par tpl</i>	<i>Milliers de tonnes-milles par tpl</i>
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
2002	844,2	5 888	23 251	7,0	27,5
2003	857,0	6 168	24 589	7,2	28,7

Source : Flotte mondiale : Lloyd's Register – Fairplay (chiffres au 1^{er} juillet pour 1990 et au 31 décembre pour toutes les autres années); tonnage total transporté : secrétariat de la CNUCED; tonnes-milles : Fearnley's, *Review*, diverses livraisons. Données compilées par le secrétariat 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, mesurée en nombre de tonnes transportées par tpl par les navires-citernes, s'est

stabilisée à 6,7, tandis que la productivité correspondante des vraquiers et des transporteurs mixtes est passée à 4,9 et 8,6 tonnes par tpl respectivement. Les volumes de marchandises transportés par tpl de la flotte résiduelle ont également augmenté pour atteindre 10,7 tonnes par tpl.

TABLEAU 25

**Productivité estimative des navires-citernes, des vraquiers, des transporteurs mixtes^a
et du reste de la flotte^b, différentes années**
(tonnes transportées par tpl)

<i>Année</i>	<i>Chargements de pétrole transportés par des navires-citernes de plus de 50 000 tpl (millions de tonnes)</i>	<i>Tonnes par tpl de navire-citerne</i>	<i>Chargements de vrac sec transportés par des vraquiers de plus de 18 000 tpl (millions de tonnes)</i>	<i>Tonnes par tpl de vraquier</i>	<i>Chargements de pétrole et de vrac sec transportés par des transporteurs mixtes de plus de 18 000 tpl (millions de tonnes)</i>	<i>Tonnes par tpl de transporteur mixte</i>	<i>Chargements transportés par le reste de la flotte (millions de tonnes)</i>	<i>Tonnes par tpl du reste de la flotte</i>
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
2002	2 059	6,8	1 333	4,6	100	7,9	2 395	10,0
2003	2 119	6,7	1 455	4,9	104	8,6	2 490	10,7

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

^a Navires-citernes, vraquiers et transporteurs mixtes indiqués dans le tableau 6.

^b Par reste de la flotte, on entend les navires de charge classiques, les porte-conteneurs et les autres navires indiqués dans le tableau 6.

Les données indicatives sur les tonnes-milles transportées par les navires-citernes, les vraquiers, les transporteurs mixtes et la flotte résiduelle figurent dans le tableau 26. Les milliers de tonnes-milles par tpl de navires-citernes ont augmenté en 2003 de 1,6 % pour atteindre 31,8, tandis que les tonnes-milles par tpl des vraquiers et des transporteurs mixtes augmentaient de 5,1 et de 10,7 % pour atteindre 24,8 et 41,4 respectivement. La flotte résiduelle a connu une augmentation de productivité de 7,1 % pour atteindre 28,8 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 des données succinctes sur le rapport entre l'offre et la demande de tonnage pour 1990 et pour la période 1999-2003. En 2003, le tonnage excédentaire total a représenté environ la moitié de celui de l'année précédente – 10,3 millions de tpl. Cette situation est en grande partie imputable au grand nombre de navires

envoyés à la casse ces dernières années et à l'emploi plus intensif des navires.

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

En 2003, l'offre de tonnage dans le secteur des pétroliers a augmenté de 18,3 millions de tpl pour atteindre 286,0 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 augmentation, conjuguée à l'augmentation des expéditions et à la prolongation des routes, a ramené la surcapacité à 6,0 millions de tpl, soit 2,1 % du total de la flotte mondiale de pétroliers. En 2003, l'offre totale dans le secteur des vraquiers s'est accrue de 38,7 millions de tpl pour atteindre 297,5 millions de tpl. Le surtonnage pour ce type de navire a atteint 3,6 millions de tpl, soit l'équivalent de 1,2 % de la flotte de vraquiers. En ce qui concerne la flotte de navires de charge classiques, la surcapacité a légèrement augmenté en 2003, l'offre dépassant la demande de 0,7 millions de tpl seulement, soit 1,6 % de la flotte mondiale de ce secteur. Le tonnage excédentaire des navires de charge classiques a été inférieur à 1,0 million de tpl pendant les trois dernières années.

TABLEAU 26

Productivité estimative des navires-citernes, des vraquiers, des transporteurs mixtes^a et du reste de la flotte^b, 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
2002	9 572	31,4	6 766	23,5	473	37,5	6 452	26,9
2003	10 087	31,8	7 326	24,8	501	41,4	6 687	28,8

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

^a Navires-citernes, vraquiers et transporteurs mixtes indiqués dans le tableau 6.

^b Par reste de la flotte, on entend les navires de charge classiques, les porte-conteneurs et les autres navires indiqués dans le tableau 6.

TABLEAU 27

Surtonnage de la flotte marchande mondiale 1990 et 1999-2003
(Chiffres au 31 décembre)

	1990	1999	2000	2001	2002	2003
<i>Millions de tpl</i>						
Flotte marchande mondiale	658,4	799,0	808,4	852,6	844,2	857,0
Tonnage excédentaire^a	63,7	23,7	18,4	21,5	21,7	10,3
Flotte active^b	594,7	775,3	790,0	804,1	822,5	846,7
<i>Pourcentages</i>						
Part du tonnage excédentaire dans la flotte marchande mondiale	9,7	3,0	2,3	2,6	2,6	1,2

Sources : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de 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 que 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, 1997-2003^a
(chiffres annuels moyens en millions de tpl)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003 ^b
Flotte mondiale de navires-citernes	290,6	291,0	281,8	279,4	280,2	267,7	286,0
Surtonnage ^c	17,0	17,3	14,0	13,5	17,9	19,1	6,0
Part du surtonnage (en %)	5,8	5,9	5,0	4,8	6,4	7,1	2,1
Flotte mondiale de vraquiers	260,9	257,1	245,7	247,7	255,3	258,8	297,5
Surtonnage ^c	10,3	5,8	7,9	3,8	2,9	2,2	3,6
Part du surtonnage (en %)	3,9	2,3	3,2	1,5	1,1	0,9	1,2
Flotte mondiale de navires de charge classiques	62,0	60,5	59,9	59,3	57,8	57,3	43,4
Surtonnage	1,7	1,6	1,8	1,1	0,7	0,4	0,7
Part du surtonnage (en %)	2,7	2,6	3,0	1,8	1,2	0,7	1,6
Flotte mondiale de transporteurs d'unités de charge^d	65,7	73,0	76,1	83,6	91,2	98,6	-
Surtonnage	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-
Part du surtonnage (en %)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-

Sources : 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 n'y sont pas pris en compte.

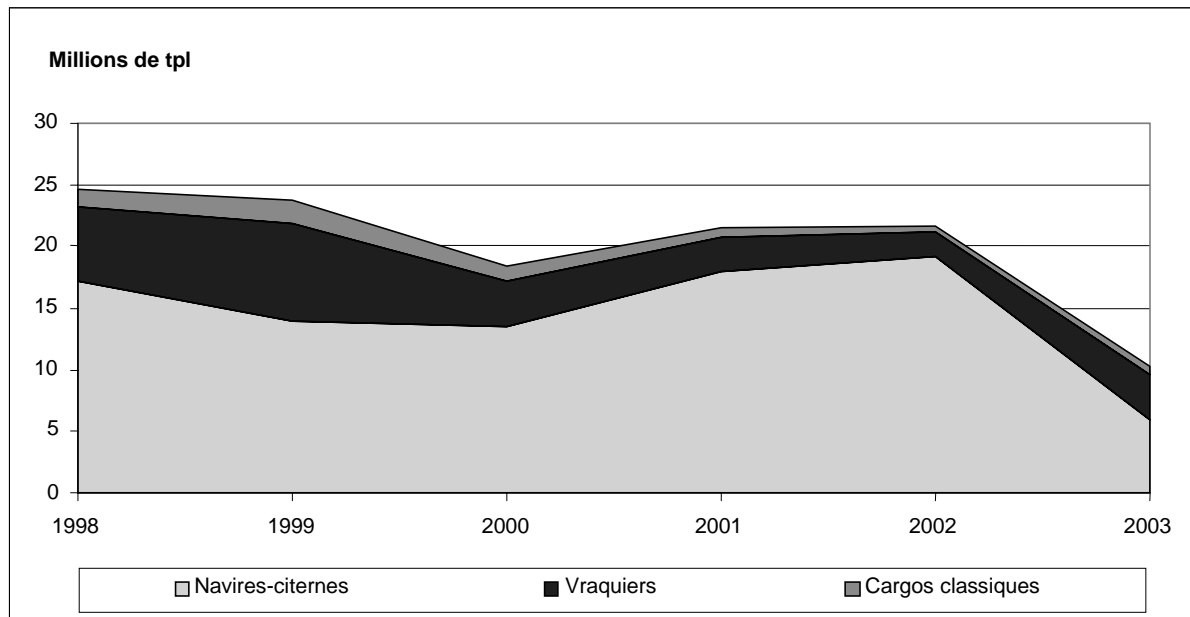
^b Y compris 50 % de transporteurs mixtes (minéraliers, vraquiers, pétroliers).

^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 2003 correspondent à ceux enregistrés jusqu'en octobre 2003, tels qu'ils ont été recueillis en décembre 2003.

GRAPHIQUE 7

**Evolution 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.

C. COMPARAISON ENTRE LE VOLUME DES CHARGEMENTS TRANSPORTÉ 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 assuré 51,1 % du trafic maritime mondial en 2003, contre 53,7 % en 1980. Pendant la même période, la part en tonnage de la flotte mondiale s'est réduite, tombant d'environ 51 % en 1980 à quelque 27 % en 2003. Toutefois, pour le tonnage battant pavillon national, il convient d'ajouter celui des navires détenus par des ressortissants nationaux mais immatriculé 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 représentait 10 % de la flotte mondiale en 1980, s'est élevé à quelque 21 % au début de l'année 2004. 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 environ 36 % de la flotte mondiale. La part du trafic mondial de marchandises incombant aux

pays d'Europe centrale et orientale est restée d'environ 3 % en 2003, 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 moins de 2 % en 2003. Les pays socialistes d'Asie ont vu leur part dans le trafic mondial passer à près de 7 % en 2003, et leur part dans la flotte mondiale a progressé de 1,6 % en 1980 à 3,5 % en 2003. 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 que les grandes nations commerçantes possèdent aussi des flottes importantes, ce qui reflète un aspect des politiques d'appui au commerce qui vise 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 et la Suède possèdent des services maritimes remarquables dans le secteur du trafic tiers.

TABLEAU 29

**Comparaison entre le volume total de fret et l'armement, par groupes de pays, en 1970,
1980, 1990 et 2000-2003**

<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 de tpl)</i>	<i>Pourcentage du total mondial</i>
Pays développés à économie de marché	1970	2 812,1	54,8	282,2	86,5
	1980	3 965,0	53,7	350,1	51,3
	1990	4 529,0	55,7	219,0	33,3
	2000	6 285,1	51,9	203,2	25,1
	2001	6 186,8	51,3	207,5	25,1
	2002	6 210,8	50,8	217,1	25,7
	2003	6 455,3	51,1	230,4	26,9
Principaux pays de libre immatriculation	1970	<i>a</i>	<i>a</i>	70,3	21,6
	1980	<i>a</i>	<i>a</i>	212,6	31,1
	1990	<i>a</i>	<i>a</i>	224,6	34,1
	2000	<i>a</i>	<i>a</i>	384,7	47,6
	2001	<i>a</i>	<i>a</i>	402,4	48,7
	2002	<i>a</i>	<i>a</i>	398,5	47,2
	2003	<i>a</i>	<i>a</i>	399,5	46,6
Pays en développement^a	1970	2 074,9	40,4	20,5	6,3
	1980	2 926,0	39,6	68,4	10,0
	1990	3 065,0	37,7	139,7	21,2
	2000	4 804,0	39,6	157,0	19,4
	2001	4 806,9	39,9	159,0	19,3
	2002	4 840,8	39,6	171,3	20,3
	2003	4 891,7	38,7	181,4	21,2
Pays d'Europe centrale et orientale (y compris l'ex-URSS)	1970	202,8	4,0	20,5	6,3
	1980	346,0	4,7	37,8	5,5
	1990	235,9	2,9	44,3	6,7
	2000	377,5	3,1	16,3	2,0
	2001	372,7	3,1	15,4	1,9
	2002	387,1	3,2	15,9	1,9
	2003	417,3	3,3	15,7	1,8
Pays socialistes d'Asie	1970	43,6	0,9	1,2	0,4
	1980	146,0	2,0	10,9	1,6
	1990	167,7	2,1	22,1	3,4
	2000	654,4	5,4	26,1	3,2
	2001	691,8	5,7	26,5	3,2
	2002	785,8	6,4	28,3	3,4
	2003	863,5	6,8	29,9	3,5
Total mondial^b	1970	5 134,4	100,0	326,1	100,0
	1980	7 383,0	100,0	682,8	100,0
	1990	8 133,3	98,3	658,4	100,0
	2000	12 121,0	100,0	808,4	100,0
	2001	12 058,2	100,0	825,6	100,0
	2002	12 224,5	100,0	844,2	100,0
	2003	12 627,8	100,0	856,9	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).

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 2003,

les États-Unis ont assuré environ 13 % du trafic mondial en détenant 5,9 % du tonnage mondial, dont seulement un quart environ navigue sous pavillon national. De même, la France a assuré 5 % du trafic mondial en détenant 0,6 % du tonnage mondial, exploité pour moitié sous pavillon national.

TABLEAU 30

Niveau d'engagement maritime des 25 principales nations commerçantes
(au 31 décembre 2003)

<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	13,0	5,9
Allemagne	8,7	6,3
Japon	5,5	14,2
Chine	5,5	6,1
France	5,0	0,6
Royaume-Uni	4,4	2,5
Italie	3,7	1,6
Pays-Bas	3,6	0,9
Canada	3,3	0,8
Belgique	3,1	0,8
Hong Kong, Chine	2,9	4,0
République de Corée	2,4	3,3
Espagne	2,3	0,6
Mexique	2,2	0,0
Province chinoise de Taiwan	1,8	3,0
Singapour	1,7	3,0
Fédération de Russie	1,3	2,2
Suisse	1,3	1,1
Malaisie	1,2	1,3
Suède	1,2	0,8
Autriche	1,2	0,0
Thaïlande	1,0	0,3
Australie	1,0	0,4
Brésil	0,8	0,7
Danemark	0,8	2,1
Total	78,8	62,3

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

