

APERÇU DES PRINCIPALES TENDANCES

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

- En 2003, la production mondiale a augmenté de 2,6 %, soit un peu moins que la moyenne de 2,7 % enregistrée l'année précédente (1990-2000). Les pays développés à économie de marché ont affiché une croissance de 2,0 %, tandis que les pays en développement enregistraient une croissance de 4,5 %. En 2004, le taux de croissance de la production mondiale devrait se situer autour de 3,5 %.
- Le volume des exportations mondiales de marchandises au augmenté de 4,5 %, contre 3,0 % en 2002. La hausse a été la plus marquée en Chine et dans certains pays en développement.
- L'indice de la production industrielle totale des pays de l'OCDE a augmenté de 1,2 %. Cette évolution est le résultat de la performance des États-Unis, du Japon et, dans une moindre mesure, des pays européens membres de l'OCDE.
- Le trafic maritime international (marchandises chargées) est reparti à la hausse avec un chiffre record de 6 milliards 17 millions de tonnes. Le taux annuel de croissance devrait augmenter en 2004.
- Le total des activités maritimes mesuré en tonnes-milles est passé à 24 589 milliards de tonnes-milles, contre 23 217 milliards de tonnes-milles en 2002.

Évolution de la flotte mondiale

- La flotte marchande mondiale s'est accrue de 1,5 % pour atteindre 857,0 millions de tonnes de port en lourd (tpl) début 2004. Les livraisons de navires neufs ont enregistré une faible augmentation en s'établissant à 49,2 millions de tpl, et le tonnage envoyé à la casse ou perdu a diminué de 16,1 % pour s'établir à 25,6 millions de tpl, d'où un gain net de 23,6 millions de tpl.

- Les flottes de pétroliers et de vraquiers constituent ensemble 72,9 % de la flotte mondiale. La flotte de pétroliers a augmenté de 4,1 % tandis que celle des vraquiers augmentait de 2,5 %. La flotte de porte-conteneurs s'est accrue de 9,3 %, passant de 82,8 à 90,5 millions de tpl, et celle des méthaniers a progressé de 7,6 %, passant de 19,5 à 20,9 millions de tpl.
- La moyenne d'âge de la flotte mondiale a diminué légèrement pour s'établir à 12,5 années et près de 27,7 % des navires ont 20 ans ou plus. Les navires de charge classiques sont ceux dont l'âge moyen est le plus élevé (17,4 années) et les porte-conteneurs sont dont la moyenne d'âge est la plus basse (9,2 années).
- Les navires immatriculés dans les pays développés à économie de marché et dans les principaux pays de libre immatriculation totalisaient 26,9 et 46,6 % de la flotte mondiale. Le tonnage sur registres de libre immatriculation a légèrement augmenté; les deux tiers de cette flotte 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 5,9 %, soit 181,4 millions de tpl, dont 136,0 millions de tpl immatriculées 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 7,2 et à 28,7 respectivement, soit une augmentation de 2,9 % et de 4,3 % par rapport à 2002.
- L'excédent de tonnage de la flotte mondiale a légèrement augmenté et s'établissait à 10,3 millions de tpl en 2003, soit 1,2 % de la flotte marchande mondiale. Dans le secteur des navires citernes, la capacité excédentaire est tombée à 6,0 millions de tpl, tandis que

dans celui des transporteurs de vrac sec, elle s'établissait à 3,6 millions de tpl en 2003.

Marchés des frets

- L'année 2003 a été une bonne année pour le marché du transport pétrolier. Le volume global du trafic maritime de pétrole brut a augmenté de 3,4 %. Les indices moyens des taux d'affrètement pour tous les types de navires citernes, à l'exception des transporteurs de produits "blancs" de toute taille, ont été aussi bons que ceux de 2000, qui a été une bonne année pour les armateurs de navires citernes. Les indices moyens des taux d'affrètement pour les VLCC/ULCC, les transporteurs de brut de moyen tonnage et les petits transporteurs de brut et de produits pétroliers ont augmenté de 83,3, 68,4 et 55,9 % respectivement.
- En 2003, les expéditions des principaux vracs par voie maritime, en particulier celles de minerai, de fer et de charbon, ont augmenté de 9,1 %. 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 aux voyages, avec des augmentations annuelles moyennes des indices de 44,0 et 13,3 %.
- De nouveau, fin 2003, le niveau des taux de fret sur les principales liaisons conteneurisées (trans-Pacifique, trans-atlantique et Asie-Europe) se situait généralement au-dessus des niveaux enregistrés fin 2002. Sur la liaison trans-Pacifique, les taux dans le sens ouest-est sont ceux qui ont le plus augmenté – 23,7 % – suivis par les liaisons est-ouest entre l'Asie et l'Europe et entre l'Europe et les États-Unis, qui ont enregistré des augmentations de 16,1 et 15,8 % respectivement. Les deux autres liaisons partant des États-Unis ont connu des réductions à un chiffre dans les taux d'affrètement.

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 6,64 % en 2002 à 6,11 % en 2001. Pour les pays développés à économie de marché, le coefficient de fret a été de

5,76 % pour les pays développés à économie de marché, contre 5,12 % en 2001, tandis qu'il s'établissait, pour les pays en développement, un peu au-dessus de 8,80 %, au lieu de 8,70 % en 2001. En fait, pour les pays en développement d'Afrique, le coefficient de fret a diminué de 12,43 %, mais est passé à 9,16 % pour les pays en développement d'Amérique. En ce qui concerne les pays en développement d'Asie, le coefficient de fret est resté stable à 8,33 %, tandis que, pour les pays en développement d'Océanie, il est tombé à 11,41 %.

Développement des ports

- Le volume total du trafic portuaire conteneurisé a continué de croître au rythme de 9,2 % en 2002, pour atteindre 266,3 millions d'EVP. Les ports des pays et territoires en développement ont traité 103,6 millions d'EVP, soit 38,9 % du total. En 2002, 50 pays et territoires en développement disposaient de terminaux qui ont manutentionné plus de 100 000 EVP. En 2003, les 20 premiers ports mondiaux conteneurisés ont manutentionné 144,9 millions de VP.

Efficacité commerciale et efficacité des transports

- Une réunion d'experts sur le développement du transport multimodal et les services logistiques, organisée par la CNUCED, s'est tenue à Genève du 24 au 26 septembre 2003. Les experts ont invité la CNUCED à poursuivre l'examen et l'analyse de l'évolution de l'efficacité des transports et de la facilitation du commerce, y compris l'appui aux pays en développement en matière d'application de mesures de sécurité.
- La production de conteneurs a dépassé pour la première fois les deux millions d'EVP en 2003, la Chine assurant plus de 90 % de cette production.

Évolution observée au niveau régional

- Les pays en développement et les pays socialistes d'Asie ont connu une expansion économique rapide et soutenue. Les taux de croissance du commerce des marchandises mesurés en termes de valeur pour la plupart

des pays ont été réellement impressionnants. Les taux moyens de croissance des exportations et des importations de 40 économies sélectionnées ont atteint 14,8 % en 2003. Les taux de croissance des exportations les plus élevés ont été enregistrés au Koweït (+40 %), au Liban (+39 %), en Chine (+35 %), au Kazakhstan (+40 %) et au Yémen (+26 %). Les taux de croissance des importations les plus élevés ont été enregistrés en Azerbaïdjan (+58 %), en Chine (+40 %), au Qatar (+30 %), au Kazakhstan (+27 %) et au Viet Nam (+26 %).

- Les pays d'Asie ont été des partenaires majeurs dans le domaine du transport maritime international, avec d'importantes parts du marché pour diverses activités. Ces pays ont représenté 35,8 % des propriétaires de conteneurs, 45,7 % des opérations sur conteneurs, 60,4 % des gens de mer, 62,3 % de l'activité portuaire conteneurisée, 64,7 % des exploitants portuaires de conteneurs, 83,2 % des constructions de porte-conteneurs et 99 % de la démolition de navires. Indépendamment du fait que ces pays sont au centre des principales liaisons maritimes est-ouest, s'articulant autour de ports majeurs tels que Hong Kong, Chine et

Singapour, ces pays sont également au centre d'activités maritimes intenses et significatives sur le plan régional.

- En Chine, 70,5 % du débit portuaire (en tonnes) sont assurés par le cabotage, et les transports intérieurs assurent 37,7 % des activités. De 1980 à 2003, la part des transports sur les voies navigables est passée de 45,6 % à 54,9 % de tonnes-km dans les transports nationaux de Chine, pour atteindre 2 972 milliards de tonnes-km en 2003. Au cours de ces 23 années, le nombre de tonnes-km acheminées sur les voies navigables a augmenté en moyenne de 7,8 % par an.
- La situation défavorable des pays asiens sans littoral comme la République démocratique populaire lao et plusieurs pays d'Asie centrale, où les coûts de transport sont excessifs, caractérise également cette région aux aspects divers. Les transports transfrontières sont longs et coûteux. Pour certaines frontières, les passages peuvent coûter jusqu'à 650 dollars et prendre 280 heures. Il faut également assumer des coûts supplémentaires en raison du manque de camions vides pour assurer les transferts.