

CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE  
ET LE DÉVELOPPEMENT

Genève

# ÉTUDE SUR LES TRANSPORTS MARITIMES, 2004

*Rapport du secrétariat de la CNUCED*

**NATIONS UNIES**  
**New York et Genève, 2004**

## NOTE

*L'Étude sur les transports maritimes* est une publication périodique établie par le secrétariat de la CNUCED depuis 1968 dans le but de promouvoir la transparence des marchés des transports maritimes et d'analyser leur évolution. Toutes les corrections concernant le fond ou la forme qui pourraient se révéler nécessaires au vu des observations formulées par les gouvernements figureront dans le rectificatif qui paraîtra ultérieurement.

\*

\* \*

Les cotes des documents de l'Organisation des Nations Unies se composent de lettres majuscules et de chiffres. La simple mention d'une cote dans le texte signifie qu'il s'agit d'un document de l'Organisation.

\*

\* \*

Les appellations employées dans la présente publication et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies aucune prise de position quant au statut juridique des pays, territoires, villes ou zones, ou de leurs autorités, ni quant au tracé de leurs frontières ou limites.

\*

\* \*

Le texte de la présente publication peut être cité ou reproduit sans autorisation, sous réserve qu'il en soit dûment fait mention. Un exemplaire de la publication renfermant la citation ou la reproduction doit être adressé au secrétariat de la CNUCED: Palais des Nations, CH-1211 Genève 10, Suisse.

---

UNCTAD/RMT/2004

---

PUBLICATION DES NATIONS UNIES

---

N° de vente: F.04.II.D.34

---

ISBN 92-1-212310-4

---

ISSN 0252-5429

---

## TABLE DES MATIÈRES

|  | <i>Page</i> |
|--|-------------|
| Liste des tableaux, graphiques et encadrés.....  | iv          |
| Abréviations et notes explicatives.....  | vii         |
| Introduction.....  | ix          |
| Aperçu des principales tendances.....  | x           |
| <br><i>Chapitre</i>  |             |
| <b>1. ÉVOLUTION DU TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL .....</b>   | <b>1</b>    |
| A. Contexte économique mondial .....   | 1           |
| B. Trafic maritime mondial .....   | 4           |
| <b>2. STRUCTURE ET REGIME DE PROPRIETE DE LA FLOTTE MONDIALE .....</b>   | <b>21</b>   |
| A. Structure de la flotte mondiale .....   | 21          |
| B. Propriété de la flotte mondiale .....   | 26          |
| C. Immatriculation des navires.....  | 31          |
| D. Construction navale et marché de l'occasion .....   | 37          |
| <b>3. PRODUCTIVITE DE LA FLOTTE MONDIALE ET SITUATION DE L'OFFRE ET DE LA<br/>DEMANDE DANS LES TRANSPORTS MARITIMES MONDIAUX .....</b> | <b>43</b>   |
| A. Productivité opérationnelle .....   | 43          |
| B. Situation de l'offre et de la demande dans les transports maritimes<br>mondiaux .....   | 45          |
| C. Comparaison entre le volume des chargements transportés<br>et l'armement.....   | 47          |
| <b>4. TRAFIC ET MARCHES DES FRETS .....</b>  | <b>51</b>   |
| A. Marché de l'affrètement pétrolier.....  | 51          |
| B. Marché du transport maritime de vrac sec.....   | 56          |
| C. Marché des services de ligne .....  | 59          |
| D. Estimations du coût total du fret dans le commerce mondial .....  | 70          |
| <b>5. DEVELOPPEMENT DES PORTS .....</b>  | <b>73</b>   |
| A. Trafic portuaire conteneurisé .....   | 73          |
| B. Amélioration du rendement portuaire .....   | 76          |
| C. Changements institutionnels .....   | 79          |
| D. Mesures de sécurité dans les ports.....   | 81          |
| <b>6. TRAFIC ET EFFICACITE DES SERVICES DE TRANSPORT .....</b>   | <b>83</b>   |
| A. Efficacité des transports et facilitation du commerce .....   | 83          |
| B. Cadre juridique des transports internationaux .....   | 84          |
| C. Production et location de conteneurs .....  | 90          |
| D. Évolution des transports terrestres .....   | 90          |
| E. État des conventions .....  | 93          |

| <i>Chapitre</i>  | <i>Page</i> |
|--|-------------|
| <b>7. EXAMEN DE L'EVOLUTION AU NIVEAU REGIONAL: ASIE</b> .....                     | 95          |
| A. Contexte économique .....   | 95          |
| B. Commerce maritime et demande de services de transport<br>maritime en Asie ..... | 102         |
| C. L'offre de services maritimes en Asie .....                                     | 106         |
| D. Études de certains cas .....  | 115         |

### *Annexes*

|  |     |
|--|-----|
| I. Classification des pays et territoires .....  | 121 |
| II. Trafic maritime mondial par groupes de pays, 1970, 1980, 1990<br>et 2000-2003 .....  | 125 |
| III.a) Flottes marchandes du monde par pavillon d'immatriculation, par<br>groupes de pays et par types de navires, au 31 décembre 2003 ..... | 129 |
| III.b) Flottes marchandes du monde par pavillon d'immatriculation, par<br>groupes de pays et par types de navires, au 31 décembre 2003 ..... | 134 |

### LISTE DES TABLEAUX, GRAPHIQUES ET ENCADRÉS

#### *Tableau*

|   |    |
|---|----|
| 1. Croissance de la production mondiale, 2001-2003 .....  | 2  |
| 2. Croissance du volume du commerce de marchandises par régions<br>géographiques, 2001-2003 .....   | 3  |
| 3. Évolution du trafic maritime international, certaines années .....   | 5  |
| 4. Trafic maritime mondial par types de cargaisons et par groupes de pays en 1970, 1980, 1990<br>et 1999-2003.....  | 9  |
| 5. Trafic maritime mondial en tonnes-milles, certaines années .....   | 19 |
| 6. Répartition de la flotte mondiale par grandes catégories de navires, 2002-2004.....  | 21 |
| 7. Porte-conteneurs cellulaires intégraux: répartition de la flotte mondiale et de la capacité EVP<br>par groupes de pays, en 2002, 2003 et 2004 .....  | 22 |
| 8. Répartition par âge de la flotte marchande mondiale, par catégories de navires,<br>au 1 <sup>er</sup> janvier 2004 .....   | 23 |
| 9. Livraisons de navires neufs, différentes années .....  | 24 |
| 10. Évolution des ventes à la casse, 1990 et 1999-2003 .....  | 25 |
| 11. Tonnage déclaré vendu à la casse, par catégories de navires, 1999-2003.....   | 25 |
| 12. Âge moyen des navires vendus à la casse par catégories, de 1999 à 2003 .....  | 25 |
| 13. Répartition du tonnage mondial (exprimé en tpl) par groupes de pays d'immatriculation,<br>1980, 1990, 2002, 2003 et 2004 .....  | 27 |
| 14. Répartition du tonnage mondial par catégories de navires et par groupes de pays, 1970, 1980,<br>1990, 2000, 2002 et 2003 .....  | 28 |
| 15. Structure de la flotte marchande des principaux groupes de pays au 1 <sup>er</sup> janvier 2004.....  | 31 |
| 16. Les 35 principaux pays et territoires maritimes au 1 <sup>er</sup> janvier 2004.....  | 32 |
| 17. Répartition du tonnage des flottes de libre immatriculation au 1 <sup>er</sup> janvier 2004.....  | 34 |
| 18. Part du tonnage immatriculé détenue par des ressortissants du pays ou du territoire<br>d'immatriculation dans la flotte totale des registres libres et des registres internationaux<br>les plus importants au 1 <sup>er</sup> janvier ..... | 36 |

| <i>Tableau</i>  | <i>Page</i> |
|---|-------------|
| 19. Véritable nationalité des principales flottes de libre immatriculation au 1 <sup>er</sup> janvier 2004.....   | 38          |
| 20. Commandes de navires neufs dans les principales catégories de navires, 1993-2003 .....  | 40          |
| 21. Tonnage en commande dans le monde au 1 <sup>er</sup> janvier 2004.....  | 41          |
| 22. Prix représentatifs de navires neufs, différentes années .....  | 41          |
| 23. Prix des navires d'occasion de cinq ans d'âge, 1998-2003 .....  | 42          |
| 24. Tonnage transporté et nombre de tonnes-milles par tonne de port en lourd (tpl) de la flotte mondiale totale, différentes années .....   | 44          |
| 25. Productivité estimative des navires-citernes, des vraquiers, des transporteurs mixtes et du reste de la flotte, différentes années .....  | 44          |
| 26. Productivité estimative des navires-citernes, des vraquiers, des transporteurs mixtes et du reste de la flotte, différentes années .....  | 45          |
| 27. Surtonnage de la flotte marchande mondiale, 1990 et 1999-2003 .....   | 46          |
| 28. Analyse du surtonnage par grandes catégories de navires, 1997-2003 .....  | 46          |
| 29. Comparaison entre le volume total de fret et l'armement, par groupes de pays, en 1970, 1980, 1990 et 2000-2003 .....  | 48          |
| 30. Niveau d'engagement maritime des 25 principales nations commerçantes .....  | 49          |
| 31. Indices des taux de fret pétroliers, 2001-2004 .....  | 52          |
| 32. Indices des taux de fret du vrac sec, 2001-2004 .....   | 57          |
| 33. Accroissement de la flotte mondiale de porte-conteneurs cellulaires .....   | 60          |
| 34. Liste des 20 premiers exploitants de services de transport par conteneurs au 30 septembre, d'après le nombre de navires exploités et la capacité de charge à bord totale (exprimée en EVP)..... | 61          |
| 35. Taux d'affrètement à temps des porte-conteneurs .....   | 63          |
| 36. Taux de fret (moyenne des taux du marché) pratiqués sur les trois principales liaisons commerciales régulières, 2002-2004 .....   | 64          |
| 37. Estimation des flux de marchandises sur les principales routes commerciales.....  | 66          |
| 38. Répartition des capacités dans le trafic Europe-Extrême-Orient .....  | 67          |
| 39. Indices des taux de fret des services de ligne, 2002-2004 .....   | 68          |
| 40. Rapport des taux de fret des services de ligne aux prix de certaines denrées .....  | 69          |
| 41. Estimations du coût du fret pour les importations dans le commerce mondial, par groupes de pays .....   | 71          |
| 42. Trafic conteneurisé dans les ports de 51 pays et territoires en développement en 2002, 2001 et 2000.....  | 74          |
| 43. Les 20 premiers terminaux à conteneur et leur débit, 2003-2001 .....  | 76          |
| 44. Ventilation des réponses au questionnaire de la CNUCED sur les documents de transport utilisés dans le domaine du commerce international.....   | 86          |
| 45. Taux de croissance de la production des pays d'Asie .....   | 96          |
| 46. Taux de croissance du commerce de marchandises des pays d'Asie .....  | 97          |
| 47. Direction des échanges, exportations de marchandises .....  | 98          |
| 48. Direction des échanges, importations de marchandises .....  | 99          |
| 49. Le commerce conteneurisé entre les pays du Sud-Est asiatique, 2003 .....  | 101         |
| 50. Prévisions concernant le commerce conteneurisé entre les pays du Sud-Est asiatique, 2005 ....   | 102         |
| 51. Exportations conteneurisées des pays du Sud-Est asiatique, 2003 et 2005, prévisions .....   | 103         |
| 52. Prévisions de la croissance du commerce conteneurisé entre pays d'Asie du Sud-Est, 2003-2005, taux de croissance annuel .....   | 104         |
| 53. Les 20 plus importants ports à conteneurs d'Asie en 2001, 2002 et 2003.....   | 105         |

| <i>Tableau</i>   | <i>Page</i> |
|--|-------------|
| 54. Répartition des porte-conteneurs dans les pays d'Asie, mai 2004.....                     | 107         |
| 55. Déploiement de la flotte de porte-conteneurs sur les routes intra-Asie, avril 2004 ..... | 108         |
| 56. Compagnies assurant les services de ligne en Asie.....                                   | 109         |
| 57. Flottes des pays en développement d'Asie battant pavillon national, janvier 2004 .....   | 110         |
| 58. Participation des pays d'Asie à diverses activités commerciales maritimes.....           | 114         |
| 59. Les dix principaux ports à conteneurs de Chine continentale, 2002 et 2003 .....          | 117         |

*Graphique*

|  |     |
|--|-----|
| 1. Variations annuelles de la production industrielle des pays de l'OCDE et du trafic maritime mondial, 2000-2003 .....    | 4   |
| 2. Trafic maritime international pour certaines années .....   | 5   |
| 3. Trafic maritime mondial par groupes de pays.....  | 18  |
| 4. Composition de la flotte mondiale par principaux types de navires, différentes années.....                              | 20  |
| 5. Répartition du tonnage mondial par groupes de pays, au 1 <sup>er</sup> janvier 2004.....                                | 26  |
| 6. Indice de productivité de la flotte mondiale, nombre de tonnes-milles par tonne de port en lourd (tpl), 1993-2003 ..... | 43  |
| 7. Évolution de la capacité excédentaire par grandes catégories de navires, différentes années ....                        | 47  |
| 8. Estimations du coût total du fret pour les importations dans le commerce mondial, par groupes de pays .....             | 70  |
| 9. Production annuelle totale de conteneurs .....  | 91  |
| 10. Production de cellules non standard .....  | 91  |
| 11. Production de nouvelles cellules par région.....   | 92  |
| 12. Prix moyen des conteneurs neufs .....  | 92  |
| 13. Moyenne des tarifs de location trimestriels en 2003.....   | 93  |
| 14. Répartition des ports d'escale du Sud-Est asiatique .....  | 106 |
| 15. Profil maritime de l'Asie .....  | 108 |
| 16. Débit des ports chinois, 2001-2003.....  | 116 |
| 17. Profil maritime de la Chine .....  | 116 |
| 18. Transports nationaux en Chine.....   | 117 |
| 19. Comparaison des coûts de franchissement des frontières .....   | 120 |

*Encadré*

|   |      |
|---|------|
| 1. Catégories de navires et de registres utilisées dans <i>l'Étude sur les transports maritimes</i> .....           | xiii |
| 2. Sécurité des transports maritimes.....   | 58   |
| 3. États contractants parties à quelques conventions relatives aux transports maritimes, au 30 septembre 2004 ..... | 94   |

**ABRÉVIATIONS ET NOTES EXPLICATIVES****ABRÉVIATIONS**

|        |  |
|--------|--|
| ALENA  | Accord de libre-échange nord-américain                           |
| APEC   | Coopération économique Asie-Pacifique                            |
| BAF    | Coefficient d'ajustement de soutage                              |
| c.a.f. | coût, assurance, fret  |
| CEE    | Communauté économique européenne                                 |
| CEPALC | Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes     |
| CNUCED | Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement |
| EVP    | Équivalent d'un conteneur de 20 pieds                            |
| f.o.b. | Franco de bord   |
| FMI    | Fonds monétaire international                                    |
| GNL    | gaz naturel liquéfié   |
| GPL    | gaz de pétrole liquéfié  |
| IED    | Investissements étrangers directs                                |
| IICL   | Institut de loueurs internationaux de conteneurs                 |
| mbj    | Millions de barils par jour                                      |
| OCDE   | Organisation de coopération et de développement économiques      |
| OMC    | Organisation mondiale du commerce                                |
| OMI    | Organisation maritime internationale                             |
| OPEP   | Organisation des pays exportateurs de pétrole                    |
| PDEM   | Pays développés à économie de marché                             |
| PIB    | produit intérieur brut   |
| PMA    | pays les moins avancés   |
| SIAM   | Système d'informations anticipées sur les marchandises           |
| tjb    | tonneau de jauge brute   |
| tpl    | tonne de port en lourd   |
| ULCC   | Hyperpétrolier   |
| VLCC   | Superpétrolier   |
| WS     | Worldscale   |

### NOTES EXPLICATIVES

Par dollar, on entend toujours le dollar des États-Unis, sauf indication contraire.

Sauf indication contraire, le mot "tonne" désigne la tonne métrique.

Les chiffres ayant été arrondis, les totaux ou pourcentages indiqués dans les tableaux ne correspondent pas nécessairement à la somme de leurs éléments.

Deux points (..) indiquent soit que l'on manque de renseignements, soit que les données n'ont pas été fournies séparément.

Un tiret (-) indique que le montant est nul ou inférieur à la moitié de l'unité utilisée.

Dans certains tableaux, les données indiquées pour les années antérieures ont été révisées et actualisées; elles diffèrent donc de celles qui figurent dans les précédentes livraisons de l'*Étude*. Cela vaut en particulier pour la répartition du tonnage mondial par groupes de pays, et expressément pour la classification des principaux pays de libre immatriculation. Jusqu'à l'édition de 1994 de l'*Étude*, la plupart des tableaux faisaient figurer dans ce groupe cinq pays, à savoir les Bahamas, les Bermudes, Chypre, le Libéria et le Panama, certains y incluant également Malte et Vanuatu. Depuis 1995, Malte et Vanuatu figurent dans tous les tableaux se rapportant aux principaux pays de libre immatriculation. Ce changement a surtout modifié la part des pays en développement d'Europe dans le tonnage mondial total. En 2003, les données concernant les pays de libre immatriculation portent sur neuf pays et trois territoires. Des données séparées sont présentées pour six pays – Bahamas, Bermudes, Chypre, Libéria, Malte et Panama – tandis que les six autres pays – Antigua-et-Barbuda, Gibraltar, îles Caïmanes, Luxembourg, Saint-Vincent-et-les Grenadines et Vanuatu – sont présentés en tant que groupe.

Le terme "pays" employé dans les tableaux et dans le texte désigne aussi des territoires ou des zones.



## INTRODUCTION

*L'Étude sur les transports maritimes* est une publication annuelle établie par le secrétariat de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement. Elle a pour objet de décrire les principales tendances des transports maritimes mondiaux et de fournir des données statistiques. Elle met l'accent sur l'évolution des activités de transport maritime des pays en développement par comparaison avec d'autres groupes de pays. Elle met aussi en lumière la corrélation qui existe entre l'évolution du commerce mondial et les activités de transport maritime en général. Cette année, le chapitre spécial est consacré à l'évolution, au niveau régional, du trafic et des réseaux de transport en Asie.

## 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 a 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.

## ENCADRE 1

**Catégories de navires et de registres utilisés dans l'Étude sur les transports maritimes**

Comme dans l'Étude de l'année précédente, cinq catégories de navires ont été utilisées dans l'édition de cette année pour la plupart des tableaux relatifs aux transports maritimes. Le tonnage minimal retenu pour tous les tableaux fondés sur des données provenant de Lloyd's Register-Fairplay est de 100 tonneaux de jauge brute (tjb), sauf pour ceux concernant la propriété des navires, pour lesquels il est de 1 000 tjb. Les cinq catégories prises en considération recouvrent les 20 principaux types de navires présentés ci-après:

| <b>Catégories</b>                   | <b>Types de navires</b>  |
|-------------------------------------|--|
| <b>Pétroliers</b>                   | Pétroliers   |
| <b>Vraquiers</b>                    | Minéraliers et vraquiers, minéraliers-vraquiers-pétroliers   |
| <b>Navires de charge classiques</b> | Navires frigorifiques, navires spécialisés, cargos rouliers, navires de charge classiques (à pont unique et à plusieurs ponts), cargos mixtes  |
| <b>Porte-conteneurs</b>             | Porte-conteneurs cellulaires intégraux   |
| <b>Autres navires</b>               | Pétroliers/chimiquiers, transporteurs de produits chimiques, autres navires citernes, méthaniers, rouliers mixtes, navires à passagers, barges-citernes, barges pour marchandises diverses, navires de pêche, ravitailleurs de plates-formes de forage et tous autres types de navires |
| <b>Total tous navires</b>           | Somme de tous les types de navires susmentionnés   |

Les indications suivantes ont été fournies par Lloyd's Register-Fairplay pour les tableaux de la présente Étude concernant l'évolution de la flotte:

*Ex-Yougoslavie*

La plupart des navires ont été affectés soit à la Croatie (CRT), soit à la Slovénie (SLO). Très peu ont été laissés à la Yougoslavie (YUG).

*Principaux pays de libre immatriculation*

Ce groupe de pays est constitué des Bahamas, des Bermudes, de Chypre, du Libéria, de Malte et du Panama.

| <i>Transporteurs de pétrole brut</i> |                        | <i>Transporteurs de vrac sec</i> |                       |
|--------------------------------------|------------------------|----------------------------------|-----------------------|
| ULCC                                 | 300 000 tpl et au-delà | Capesize                         | 80 000 tpl et au-delà |
| VLCC                                 | 150 000 à 299 999 tpl  | Panamax                          | 50 000 à 79 999 tpl   |
| Suezmax                              | 100 à 149 999 tpl      | Handymax                         | 35 000 à 49 999 tpl   |
| Aframax                              | 50 000 à 99 999 tpl    | Mini-transporteurs               | 20 000 à 34 999 tpl   |

Source : Lloyd's Register-Fairplay.



# Chapitre 1

## ÉVOLUTION DU TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL

*Le premier chapitre présente un aperçu général de la demande de services de transport maritime dans le monde, accompagné d'informations générales sur la situation économique mondiale, ainsi qu'une analyse et une approche prévisionnelle de l'évolution du trafic maritime international*

### A. CONTEXTE ÉCONOMIQUE MONDIAL

#### 1. Production mondiale

##### *Généralités*

En 2003, la croissance de la production mondiale s'est confirmée et a atteint 2,6 %, soit près d'un point de pourcentage d'augmentation par rapport au taux de 1,7 % définitif pour 2002 (voir le tableau 1); pratiquement toutes les régions du monde ont connu un rétablissement économique simultané, quoiqu'à des rythmes différents.

Le rétablissement économique des pays développés a entraîné une croissance de 2,0 %, bien supérieure au taux de 1,2 % enregistré l'année précédente. Ce rétablissement a été surtout constaté aux États-Unis et il a été favorisé par l'augmentation soutenue de la demande intérieure, grâce aux effets à court terme des dégrèvements fiscaux et du refinancement hypothécaire. Il en est résulté une accélération du taux de croissance de la production, atteignant 3,1 %. L'économie japonaise a fortement rebondi, grâce également à l'augmentation de la demande intérieure, et ce pays a enregistré une croissance de 2,7 % de la production. Toutefois, l'Union européenne a continué d'enregistrer des résultats médiocres et la croissance de la production a diminué pour se situer pour la troisième année consécutive à 0,7 %. La décélération économique a été plus prononcée en Italie, soit une diminution de 0,3 %, et en France de 0,2 %, tandis que celle enregistrée en Allemagne était de 0,1 %. Au Royaume-Uni, la production a augmenté de 2,2 %, soit une légère augmentation par rapport à 2001. La croissance de la production économique des pays en

développement a atteint 4,5 %, ce qui est très supérieur à la moyenne mondiale. Le taux de croissance le plus élevé a été enregistré dans un certain nombre de pays d'Asie, et il a atteint 5,9 % après des résultats médiocres enregistrés pendant la première partie de l'année sous l'effet du syndrome respiratoire aigu (SARS). Les résultats ont été particulièrement favorables en Asie du Sud, où l'Inde et le Pakistan ont enregistré une croissance de la production de 7,4 et de 5,5 % respectivement. La croissance de la production des pays situés plus à l'Est a été moins impressionnante : 5,2 % en Malaisie, tandis que la République de Corée n'atteignait que 3,1 %, soit à peu près la moitié du taux de l'année précédente.

Tous les records ont été à coup sûr battus par la Chine qui a connu une croissance de la production de 9,1 %, stimulée par une forte demande intérieure et par les résultats remarquables des exportations. Ces résultats ont été obtenus en dépit des effets négatifs du SARS, et la croissance de la production à Hong Kong, Chine et dans la province chinoise de Taiwan a presque triplé.

La croissance de la production dans les pays africains a atteint 3,6 %, ce qui marque un progrès par rapport à l'année précédente, tout en étant inférieure au chiffre de 2001. Ces pays ont bénéficié d'une augmentation globale du prix des produits de base; au Ghana, au Cameroun et au Nigéria, la production a augmenté de 4,7, 4,2 et 4,1 % respectivement. Les pays d'Afrique du Nord se sont particulièrement bien comportés : la production de l'Algérie a augmenté de 6,7 % et celle du Maroc de 5,5 %. La production de l'Afrique du Sud n'a été que de 1,5 % tandis que, pour la cinquième année consécutive, le Zimbabwe a connu une contraction de 13,2 %.

TABLEAU 1

**Croissance de la production mondiale, 2001-2003**  
(en pourcentage)

| Région/Groupe de pays        | Moyenne 1990-2000 | 2001 | 2002 | 2003 <sup>a</sup> |
|------------------------------|-------------------|------|------|-------------------|
| <b>Monde</b>                 | 2,7               | 1,4  | 1,7  | 2,6               |
| <b>Pays développés</b>       | 2,4               | 1,0  | 1,2  | 2,0               |
| <i>dont :</i>                |                   |      |      |                   |
| <b>États-Unis</b>            | 3,5               | 0,5  | 2,2  | 3,1               |
| <b>Japon</b>                 | 1,4               | 0,4  | -0,3 | 2,7               |
| <b>Union européenne</b>      | 2,1               | 1,7  | 1,0  | 0,7               |
| <i>dont :</i>                |                   |      |      |                   |
| <b>Allemagne</b>             | 1,6               | 0,8  | 0,2  | -0,1              |
| <b>France</b>                | 1,8               | 2,2  | 1,2  | 0,2               |
| <b>Italie</b>                | 1,6               | 1,8  | 0,4  | 0,3               |
| <b>Royaume-Uni</b>           | 2,7               | 2,1  | 1,6  | 2,2               |
| <b>Pays en développement</b> | 4,1               | 2,4  | 3,5  | 4,5               |
| <i>dont :</i>                |                   |      |      |                   |
| <b>Afrique</b>               | 2,5               | 3,6  | 3,1  | 3,4               |
| <b>Amérique latine</b>       | 3,3               | 0,4  | -0,6 | 1,6               |
| <b>Asie</b>                  | 6,2               | 3,2  | 5,4  | 5,9               |
| <b>Pays en transition</b>    | -2,5              | 4,7  | 4,1  | 5,9               |
| <b>Chine</b>                 | 10,3              | 7,5  | 8,0  | 9,1               |

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données en dollars de 1995, telles que figurant dans le *Rapport sur le commerce et le développement* 2004 de la CNUCED, publication des Nations Unies, n° de vente F.04.II.D.29, New York et Genève, tableau 1.1.

<sup>a</sup> Estimations.

La croissance de la production des économies des pays en développement d'Amérique a marqué une reprise pour se situer à 1,6 %, en raison également de l'augmentation des prix des produits de base. L'Argentine a connu une reprise après quatre années de contraction de la production, laquelle a atteint 8,7 %, soit le meilleur résultat de la région. Le Pérou, la Colombie et le Chili ont connu une croissance diminuée de plus de la moitié, soit plus de 4,0, 3,6 et 3,2 % respectivement. Une croissance légèrement inférieure de 1,3 % a été enregistrée au Mexique à la suite de la délocalisation des industries d'exportation. Le Brésil, l'économie la plus importante d'Amérique latine, a connu une contraction de 0,2 %, tandis que l'économie du Venezuela, atteinte par les troubles internes, a connu une contraction de 9,2 % pour la deuxième année consécutive, en dépit des prix élevés du pétrole brut.

Les pays en transition ont connu pour la cinquième année consécutive une croissance économique de 5,9 %, soit plus du double de la moyenne mondiale. La Fédération de Russie et le Bélarus ont connu une croissance de la production de 7,3 et 6,8 % respectivement. Les pays d'Europe orientale ont enregistré une croissance de la production d'environ 5 %, tandis que trois pays situés plus à l'Est – l'Arménie, l'Azerbaïdjan et le Tadjikistan – ont connu une croissance à deux chiffres.

#### *Perspectives*

Les prévisions concernant la croissance économique mondiale en 2004 ont été prudemment optimistes, en raison du niveau atteint par le prix du pétrole, de la croissance économique soutenue en Chine et du développement du secteur financier. Les prévisions se situent autour de 3,5 %.



TABLEAU 2

**Croissance du volume du commerce de marchandises par régions géographiques, 2001-2003**  
(variation annuelle en pourcentage)

| <i>Exportations</i> |             |             | <i>Pays/régions</i>                      | <i>Importations</i> |             |             |
|---------------------|-------------|-------------|--|---------------------|-------------|-------------|
| <i>2001</i>         | <i>2002</i> | <i>2003</i> |  | <i>2001</i>         | <i>2002</i> | <i>2003</i> |
| -1,5                | 3,0         | 4,5         | <b>Monde<sup>a</sup></b>                 | 0,9                 | 3,0         | n.d.        |
| n.d.                | n.d.        | n.d.        | <b>Pays développés<sup>a</sup></b>       | 0,3                 | n.d.        | n.d.        |
|                     |             |             | <i>dont :</i>                            |                     |             |             |
| -5,0                | -3,0        | 3,0         | <b>Amérique du Nord</b>                  | -3,8                | 4,0         | 5,5         |
| 1,1                 | 0,5         | 0,9         | <b>Union européenne</b>                  | 0,3                 | -0,5        | 1,8         |
| -5,0                | 8,5         | n.d.        | <b>Japon</b>                             | 0,3                 | 1,5         | n.d.        |
| 0,5                 | n.d.        | n.d.        | <b>Pays en développement<sup>a</sup></b> | 0,8                 | n.d.        | n.d.        |
|                     |             |             | <i>dont :</i>                            |                     |             |             |
| 2,5                 | n.d.        | n.d.        | <b>Afrique</b>                           | 4,6                 | n.d.        | n.d.        |
| 2,7                 | 1,5         | 4,5         | <b>Amérique latine<sup>a</sup></b>       | 0,5                 | -5,5        | 1,6         |
| n.d.                | n.d.        | n.d.        | <b>Moyen-Orient<sup>b</sup></b>          | n.d.                | n.d.        | n.d.        |
| -3,7                | 10,5        | n.d.        | <b>Asie<sup>c</sup></b>                  | -1,9                | 9,5         | 11,1        |
| 8,0                 | 8,0         | n.d.        | <b>Pays en transition a</b>              | 14,7                | 11,5        | 10,9        |
| 5,0                 | n.d.        | n.d.        | <b>Chine</b>                             | 11,3                | n.d.        | n.d.        |

Source : OMC – Chiffres du commerce mondial 2003; Communiqué de presse du 5 avril 2004; Statistiques OMC sur [www.wto.org/english/res\\_e/statistics\\_e/its2003\\_e/section\\_e/i02.xls](http://www.wto.org/english/res_e/statistics_e/its2003_e/section_e/i02.xls)

<sup>a</sup> Compte non tenu d'importants comptages doubles.

<sup>b</sup> Y compris Israël.

<sup>c</sup> Y compris le Japon, la Chine, Hong Kong, Chine, la province chinoise de Taiwan et les pays en développement du Pacifique.

## 2. Trafic de marchandises

### Évolution récente du commerce international

En 2003, le volume des exportations mondiales a augmenté de 4,5 % (voir le tableau 2). L'augmentation des exportations a été particulièrement forte après un premier trimestre médiocre marqué par les effets du SRAS et les tensions du Moyen-Orient. L'augmentation des exportations a été le signe d'une reprise vigoureuse après la chute des activités commerciales enregistrée deux ans auparavant. Parmi les pays développés, les exportations ont notamment repris en Amérique du Nord, soit une augmentation de 3,0 %, et dans les pays de l'Union européenne avec une augmentation de 0,9 %. Ce dernier chiffre a été enregistré en dépit du fait que la monnaie s'est appréciée par rapport au dollar américain pendant la

plus grande partie de l'année. Le volume des exportations des pays en développement d'Amérique latine a augmenté de 4,5 % grâce aux importations soutenues de l'Amérique du Nord et de l'Europe, ainsi que de l'Asie, notamment la Chine.

Les chiffres préliminaires sur la croissance des volumes d'importations indiquent une croissance à deux chiffres pour les pays asiens, notamment la Chine, et les pays en transition, dont les importations ont augmenté de 11,1 et 10,9 % respectivement. Parmi les pays développés, les importations en provenance d'Amérique du Nord ont augmenté de 5,5 %, les importations des pays de l'Union européenne ont repris et ont augmenté de 1,8 %. Les importations des pays en développement d'Amérique latine ont également repris dans la même mesure, soit 1,6 %, après une grave diminution de 5,5 % l'année précédente.

### Tendances des importations et des exportations

Pour 2004, les perspectives de croissance des exportations et des importations devraient augmenter de 7,5 %. Toutefois, ces prévisions dépendent du comportement de l'économie des États-Unis, face au déficit croissance de la balance des paiements, aux effets d'une appréciation durable de l'euro susceptible de diminuer les exportations européennes, et à une stabilisation ou une diminution des prix du pétrole.

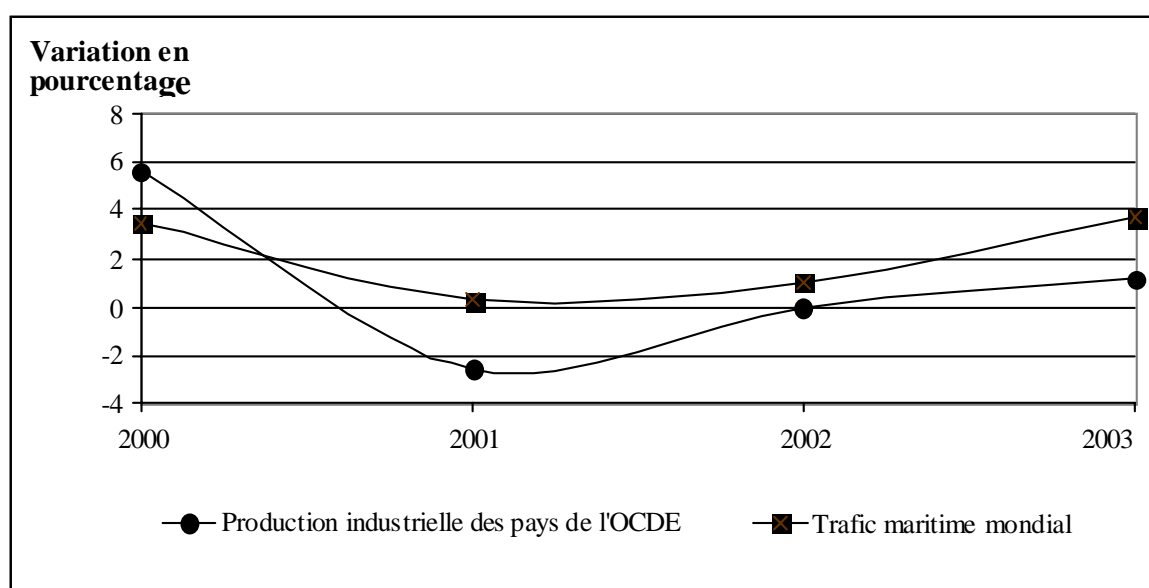
### 3. Production industrielle des pays de l'OCDE

L'indice de la production industrielle des pays de l'OCDE (1995 = 100) s'est établi en moyenne à 119,7 en 2003, soit une nette augmentation de 1,2 % par rapport à la moyenne de l'année précédente, où l'indice n'avait guère augmenté (voir le graphique 1).

Les résultats de 2003 reflètent une augmentation régulière de l'activité industrielle,

GRAPHIQUE 1

#### Variations annuelles de la production industrielle des pays de l'OCDE et du trafic maritime mondial, 2000-2003



Source: OCDE (2004), *Principaux indicateurs économiques*, avril.

dans les principaux pays. Aux États-Unis, l'indice a atteint 124,5 au premier trimestre, a légèrement diminué au deuxième et au troisième trimestre, et a culminé à 126 au quatrième trimestre. L'indice moyen a été de 124,6, soit une augmentation de 2,4 %. L'évolution de l'indice au Japon a reflété celle des États-Unis avec toutefois une augmentation presque double. L'indice moyen pour l'année a été de 100,1 – soit une remarquable augmentation de 4,1 %. L'indice pour les 15 pays de l'Union européenne a suivi une évolution analogue: il a commencé à 113,8 et, après une défaillance au cours du deuxième trimestre, il s'est ressaisi régulièrement jusqu'à la fin de l'année. L'indice moyen de l'année a été de 113,9, soit une augmentation de 1,5 % seulement. Les augmentations les plus importantes de la production industrielle au cours de l'année ont été enregistrées en Irlande, avec 19,9 % pour un total

de 255, en Turquie avec une augmentation de 18,4 % pour un total de 146,7, en Pologne avec une augmentation de 17,8 % pour un total de 159,8, et en République de Corée avec une augmentation de 9,7 % pour un total de 176,1. Les perspectives de l'OCDE pour 2004 laissent prévoir un renforcement de la tendance croissante.

### B. TRAFIC MARITIME MONDIAL

#### 1. Trafic maritime général

Le commerce maritime mondial a fortement augmenté en 2003 pour atteindre 6,17 milliards de tonnes de marchandises chargées. Le taux annuel de croissance, tel qu'il est calculé à l'aide des données provisoires disponibles pour 2003, a été de 3,7 %, comme indiqué dans le tableau 3 et le graphique 2.

TABLEAU 3

**Evolution du trafic maritime international, certaines années<sup>a</sup>**  
(marchandises chargées)

| Année                   | Pétrole et produits pétroliers |                          | Marchandises solides |                          |                                     |                          | Total des cargaisons considérées |                          |
|-------------------------|--------------------------------|--------------------------|----------------------|--------------------------|-------------------------------------|--------------------------|----------------------------------|--------------------------|
|                         | millions de tonnes             | variation en pourcentage | millions de tonnes   | variation en pourcentage | millions de tonnes                  | variation en pourcentage | millions de tonnes               | variation en pourcentage |
|                         |                                |                          |                      |                          | dont : principaux vrac <sup>b</sup> |                          |                                  |                          |
| <b>1970</b>             | 1 442                          |                          | 1 124                |                          | 448                                 |                          | 2 566                            |                          |
| <b>1980</b>             | 1 871                          |                          | 1 833                |                          | 796                                 |                          | 3 704                            |                          |
| <b>1990</b>             | 1 755                          |                          | 2 253                |                          | 968                                 |                          | 4 008                            |                          |
| <b>1999</b>             | 2 068                          | -0,6                     | 3 604                | 1,9                      | 1 196                               | 2,2                      | 5 672                            | 1,0                      |
| <b>2000</b>             | 2 163                          | 4,6                      | 3 709                | 2,9                      | 1 288                               | 7,7                      | 5 872                            | 3,5                      |
| <b>2001</b>             | 2 174                          | 0,5                      | 3 717                | 0,2                      | 1 331                               | 3,3                      | 5 891                            | 0,3                      |
| <b>2002</b>             | 2 129                          | -2,1                     | 3 819                | 2,8                      | 1 352                               | 1,6                      | 5 948                            | 1,0                      |
| <b>2003<sup>c</sup></b> | 2 203                          | 3,4                      | 3 965                | 3,8                      | 1 475                               | 9,1                      | 6 168                            | 3,7                      |

Source : Estimations du secrétariat de la CNUCED à partir des chiffres de l'annexe II et de données provenant de sources spécialisées.

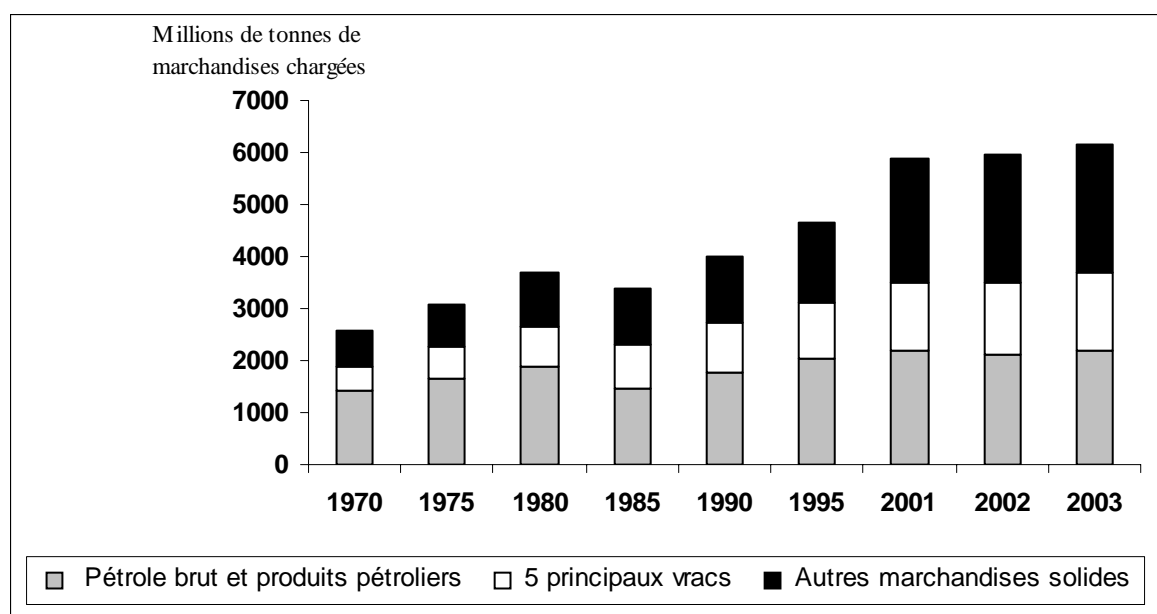
<sup>a</sup> Y compris les cargaisons internationales chargées dans l'un des ports des Grands Lacs et du Saint-Laurent pour être déchargées dans un autre de ces ports.

<sup>b</sup> Minerai de fer, grains, charbon, bauxite/alumine et phosphate.

<sup>c</sup> Estimations.

GRAPHIQUE 2

**Trafic maritime international pour certaines années**



Source: Étude sur les transports maritimes, diverses livraisons.

La répartition du trafic maritime de marchandises par continent a été la suivante: La part de l'Afrique dans les exportations mondiales a été de 8,9 %, tandis que celle de l'Amérique s'établissait à 20,7 %. L'Asie venait largement en tête dans la répartition du tonnage mondial de marchandises chargées, avec 37,2 %. Venait ensuite l'Europe avec 25,1 %, tandis que l'Océanie affichait la part la plus modeste, soit 8,0 % seulement du total. La répartition par blocs commerciaux était la suivante: Union européenne (EU) – 17,4 %; Conseil de coopération du Golfe (CCG) – 16,0 %; Accord de libre-échange nord-américain ALENA – 10,2 %; Association des Nations de l'Asie du Sud-Est (ANASE) – 6,9 %; Marché commun du Sud (MERCOSUR) – 5,2 %; et Marché commun des États de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe (COMESA) – 1,6 %.

D'après les prévisions pour 2004, les taux annuels de croissance seront probablement aussi bons que ceux de l'an dernier et la répartition du tonnage mondial par continent, pour certains blocs commerciaux ne devrait que faiblement fluctuer.

## 2. Navires citernes

### *Evolution générale*

En 2003, le total mondial des cargaisons des navires citernes a atteint 2,20 milliards de tonnes, soit 3,4 % de plus que l'année précédente. Environ 76,5 % des cargaisons de ces navires citernes étaient constitués par du pétrole brut et le reste par des produits pétroliers. La part des cargaisons des navires citernes par rapport à l'ensemble du trafic maritime mondial a légèrement diminué pour s'établir à 35,7 %.

### *Production de pétrole brut*

En 2002, la production de pétrole brut<sup>1</sup> a atteint en moyenne 73,9 millions de barils par jour, et l'on a enregistré une faible diminution de 0,7 % par rapport à l'année précédente. La production pétrolière dans les pays de l'OCDE, notamment les États-Unis, le Mexique, la Norvège et les pays producteurs de pétrole de l'Union européenne, a augmenté de 0,8 % pour se situer à 21,5 millions de barils par jour; par conséquent, la part de ce groupe s'établit à 29,1 % du marché.

<sup>1</sup> Les totaux indiqués par le rapport annuel 2002 de BP comprennent le pétrole brut, l'huile de schiste, les sables pétrolifères et les liquides provenant du gaz naturel – contenu liquide du gaz naturel lorsque celui-ci est récupéré séparément.

La production des pays de l'OPEC a diminué de 6,4 % pour s'établir à 28,2 millions de barils par jour, niveau le plus bas atteint depuis 1996. En conséquence, leur part du marché est passée de 41,7 à 38,2 % de la production pétrolière mondiale en 2002. Les autres pays producteurs de pétrole, à savoir la Fédération de Russie, la Chine, le Brésil et un certain nombre de pays producteurs, ont augmenté leur production en moyenne de 9,5 %, chiffre remarquable, pour s'établir à 24,2 millions de barils par jour. La part du marché de ces pays s'établit donc à 32,7 %, soit une augmentation de 3,3 % par rapport à l'année précédente. Parmi les principaux pays producteurs de l'OCDE, la production des États-Unis a été de 7,7 millions de barils par jour (ce qui représente une part de marché de 10,4 %), tandis que celle du Mexique a été de 3,6 millions de barils par jour (4,8 %). Le chiffre pour la Norvège a été de 3,3 millions de barils par jour (4,5 %), et le même chiffre a été enregistré pour les pays de l'Union européenne, à savoir 3,2 millions de barils par jour (4,4 %). Parmi ces pays, le Royaume-Uni occupe une place prépondérante, à savoir 2,5 millions de barils par jour (3,4 %), comme l'année précédente.

La production de deux grands pays producteurs de l'OPEC – la République islamique d'Iran et le Venezuela – a diminué de 8,5 et 8,3 % respectivement pour se situer à 3,4 millions de barils par jour et à 2,9 millions de barils par jour respectivement. Les parts de marché de ces pays ont été de 4,6 et de 4,0 % respectivement. La production du plus important producteur – l'Arabie saoudite – a été en moyenne de 8,7 millions de barils par jour, ce qui marque une réduction de 3,5 % par rapport à l'année précédente. Sa part de marché a été de 11,7 %. D'autres pays de l'OPEC ont également réduit leur production de moins de 10 %: la production du Nigéria n'a atteint que 2 millions de barils par jour (soit une diminution de 8,5 %), tandis que celle de l'Indonésie a atteint 1,3 million de barils par jour (soit une réduction de 8,0 %). Deux producteurs du Moyen-Orient ont considérablement réduit leur production: l'Iraq, de 14,4 %, avec 2,0 millions de barils par jour et le Koweït, de 9,6 % avec 1,9 million de barils par jour.

Parmi les autres pays producteurs de pétrole, il faut noter les résultats remarquables de la Fédération de Russie et du Brésil. La production du premier de ces pays a augmenté de 9,1 % pour se situer à 7,7 millions de barils par jour (soit une part de marché de 10,4 %), tandis que le Brésil a augmenté sa production de 12,2 % pour atteindre 1,5 million de barils par jour (2,0 % de parts de marché). La production de la Chine a augmenté de

2,5 % pour se situer à 3,4 millions de barils par jour (4,6 % de parts de marché).

En 2003, la production de pétrole brut a fluctué en raison des décisions de l'OPEC concernant les quotas et en réaction aux événements majeurs et aux niveaux d'application des quotas. Au début de l'année, le quota de production a été augmenté pour atteindre 24,5 millions de barils par jour, en réaction à la pénurie résultant de la crise interne du Venezuela, puis le quota a été encore assoupli pour faire face à toute pénurie éventuelle de pétrole résultant des opérations militaires ayant commencé en avril dans le Golfe. En juin, le quota de production a été diminué de 2 millions de barils par jour pour se situer à 25,4 millions de barils par jour, tandis que la surproduction des membres a été fixée à 1,5 million de barils par jour. Au cours de l'été, des préoccupations se sont exprimées au sujet de l'arrivée sur le marché du pétrole iraquien, suite à la levée des sanctions des Nations Unies et des États-Unis et à la fin du contrôle des exportations pétrolières. En novembre, une réduction de 0,9 million de barils par jour portant sur les quotas OPEC est entrée en vigueur et les mesures de mise en œuvre des quotas de production ont été renforcées. Une nouvelle réduction des quotas portant sur 1 million de barils par jour a été approuvée en février 2004, de façon à entrer en vigueur en avril. D'autres producteurs, notamment le Mexique, la Norvège et la Fédération de Russie, ne se sont pas ralliés aux décisions de l'OPEC et ont en fait augmenté leur production en 2003.

Les prix ont évolué favorablement au cours de l'année. Les prix OPEC du marché de sept prix de pétrole brut se sont situés en moyenne à 28,10 dollars par baril en 2003, soit une augmentation de 15,4 % par rapport à l'année précédente et de 21,6 % par rapport à la moyenne de 2001. Les prix ont culminé au cours du premier trimestre de 2003 pour atteindre plus de 35 dollars par baril. Par la suite, le niveau s'est stabilisé à 30 dollars et une nouvelle augmentation a été enregistrée au cours du dernier trimestre, les prix atteignant 35 dollars à la mi-janvier 2004.

Au cours de l'année, il a été signalé que la production offshore jouait un rôle de plus en plus important. La production offshore actuelle à l'échelon mondial, estimée à 2,5 millions de barils par jour, devrait tripler au cours des cinq prochaines années en raison d'investissements annuels tournant autour de 11 milliards de dollars. Au début de l'année, de nouvelles découvertes à des profondeurs de 1 375 m ont été annoncées par le Brésil, l'un des principaux producteurs offshore.

La prospection et la production pétrolières se font désormais à de grandes profondeurs: certains forages abordent le sous-sol marin au-delà de 3 000 m et des installations semi-submersibles de production pétrolière ont été utilisées au-delà de 2 000 m. Certains pays d'Afrique occidentale (Angola, Cameroun, Guinée équatoriale, Nigéria et Mauritanie), ainsi que le Golfe du Mexique, sont désormais ciblés par ces nouveaux investissements et techniques.

### *Évolution des raffineries*

La production mondiale des raffineries a atteint 69,4 millions de barils par jour en 2002, soit une diminution de 0,7 % par rapport à l'année précédente. Les raffineries des États-Unis ont diminué leur production de 1,3 %, tandis que celles d'Europe et de la Fédération de Russie ont enregistré une augmentation modeste de 0,3 %. Ces deux régions ont représenté 49,8 % de la production mondiale. La plus forte augmentation de production a été enregistrée en Chine, dont la production a atteint 4,4 millions de barils par jour, soit une augmentation de 4,6 %. Les baisses de production les plus importantes ont touché des raffineries de la région Asie-Pacifique et d'Amérique latine, où les niveaux de production ont diminué de 6,4 et 5,4 % respectivement.

En 2003, les raffineries de Chine situées le long du Yangtze ont porté leur production à 90 % de leur capacité, en dépit des difficultés de transport du pétrole brut imputables à l'étiage anormalement bas du fleuve. La demande nationale continue d'être alimentée par l'augmentation des ventes d'automobiles, par les exigences des villes en matière de courant électrique et par de gros travaux d'infrastructure. Au milieu de l'année, la plus grande raffinerie de pétrole du Japon a arrêté l'exploitation de deux installations représentant le cinquième de sa capacité, afin d'effectuer des inspections de sécurité qui avaient été négligées.

### *Production de gaz naturel*

En 2002, la production de gaz naturel a atteint 2,528 milliards de mètres cubes<sup>2</sup> (mmc), soit une augmentation de 1,4 % par rapport au niveau de 2001; ce niveau était toutefois inférieur au taux de croissance enregistré l'année précédente, lequel s'est finalement établi à 2,3 %. Cette production équivaut à 2,275 millions de tonnes de

<sup>2</sup> Mesure effectuée à 15°C et à 1 013 millibars.

pétrole ou à 47,3 millions de barils par jour. Les principaux producteurs sont les États-Unis, avec 547,7 mmc, et la Fédération de Russie avec 554,9 mmc, ces deux pays représentant au total 43,7 % de la production mondiale. D'autres producteurs moins importants sont le Canada avec 183,5 mmc, le Royaume-Uni avec 103,1 mmc, l'Algérie avec 80,4 mm, l'Indonésie avec 70,6 mmc et la République islamique d'Iran, avec 64,5 mmc. Il existe d'autres producteurs au Moyen-Orient, en Amérique latine et en Asie; ils obtiennent le plus souvent du gaz naturel comme sous-produit de la production de pétrole. Les exportations de gaz naturel portent sur environ un cinquième du total; elles sont assurées essentiellement par des gazoducs qui acheminent environ les trois quarts des exportations.

Les perspectives d'augmentation de la production de gaz naturel étaient bonnes grâce à la demande croissante des États-Unis, de l'Europe, du Japon et de la Chine. On a estimé que la demande augmenterait de 2,75 % au cours des 20 prochaines années, et que les dépenses de capital nécessaires annuellement pour faire face à la demande se situeraient autour de 30 milliards de dollars. En outre, les coûts de production et de transport ont diminué. Il a été signalé que le coût de la capacité de production a diminué de moitié pour représenter moins de 200 dollars par tonne au cours de la décennie écoulée et que le coût du transport maritime et les installations de regazéification ont diminué d'un tiers et d'un quart respectivement.

L'initiative de l'Arabie saoudite tendant à développer la production de gaz a conduit à la passation de contrats qui ont attiré les concurrents (par exemple Lukoil en Fédération de Russie) et des consommateurs (Sinopec en Chine). Le projet Qatargas3 de 5 milliards de dollars prévu au Qatar voisin envisage l'expédition de 1 mmc de gaz par jour à destination des États-Unis au moyen de méthaniers d'une capacité de 200 000 m<sup>3</sup>: la taille de ces navires est de près de 50 % supérieure à celle des plus grosses unités actuellement en service. En Amérique latine, un investissement de 2,1 milliards de dollars a été signalé au Venezuela (projet Plataforma Deltana), et l'on a également signalé un contrat de fourniture de 18 ans entre le Pérou et le Mexique (projet Camisea); par ailleurs le grand projet Margarita de Bolivie a pris du retard.

#### *Transport maritime du pétrole brut*

Le transport maritime de pétrole brut a augmenté de 3,5 % pour se situer à 1,66 milliard de tonnes en 2003 (voir le tableau 4). Le plus gros des

opérations de chargement se situe toujours dans les pays en développement d'Asie de l'Ouest, avec 848,9 millions de tonnes, en Afrique occidentale, avec 175,3 millions de tonnes, en Afrique du Nord, avec 125,6 millions de tonnes, et dans les Caraïbes, avec 207,2 millions de tonnes. Les principaux ports de déchargement sont situés dans les pays développés à économie de marché d'Amérique du Nord, avec 532,3 millions de tonnes, en Europe, avec 433,5 millions de tonnes, et au Japon, avec 215,0 millions de tonnes. Les pays développés du Sud est asiatique ont observé 301,2 millions de tonnes en 2002. L'année a été essentiellement marquée par une forte augmentation des exportations de Russie, 116,9 millions de tonnes et des importations de la Chine, 90,2 millions de tonnes.

Le pétrole brut provenant de Russie et des pays sans littoral situés autour de la mer Caspienne (Azerbaïdjan, Kazakhstan et Turkménistan) utilise traditionnellement des oléoducs reliés à des installations portuaires de la mer Noire. Le volume croissant des exportations pose un problème qui consiste à augmenter le nombre de transits dans les détroits de Turquie, par où passent environ 150 navires chaque jour. Vers la mi-2003, la première phase du Service de trafic maritime a été mise en œuvre sur une portion de 17 milles du Bosphore; après achèvement, on disposera de 164 milles et l'on pourra accéder aux détroits et à la mer de Marmara. Dans l'intervalle, on a observé des périodes d'embouteillages aggravés par le mauvais temps, et au début de 2004, il a été nécessaire de fermer les détroits, ce qui a entraîné un retard de 14 jours au maximum pour les trajets vers le Sud. D'autres voies d'accès aux détroits turcs sont l'oléoduc Bakou-Ceyhan, qui permettra d'accéder par la Méditerranée en passant par le territoire turc en 2005, et un système plus complexe d'oléoducs aboutissant au port d'Omislj (Croatie) sur l'Adriatique, projet qui est contesté par les défenseurs de l'environnement. Une stratégie russe complémentaire vise à accroître la capacité portuaire de la mer Baltique et de la mer de Barents. La capacité de Primorsk, port en eau profonde récemment construit au nord de Saint-Pétersbourg, a été portée de 18 à 30 millions de tonnes fin 2003, y compris l'accès par oléoduc. La capacité du terminal d'Izhevsky à Kaliningrad a été également augmentée. Les expéditions à partir de Mourmansk continuent de faire appel à des transbordements à partir de la mer Blanche. Par ailleurs, les expéditions effectuées par le Venezuela sont redevenues presque normales après une période d'instabilité début 2003.

TABLEAU 4

**Trafic maritime mondial<sup>a</sup> par types de cargaisons et par groupes de pays<sup>b</sup>  
en 1970, 1980, 1990, et 1999-2003**

| Groupe de pays   | Année | Marchandises chargées |                                  |                                   |                         | Marchandises déchargées |                                  |                                   |                         |
|--|-------|-----------------------|----------------------------------|-----------------------------------|-------------------------|-------------------------|----------------------------------|-----------------------------------|-------------------------|
|  |       | Pétrole               |                                  | Marchandises solides <sup>c</sup> | Total toutes cargaisons | Pétrole                 |                                  | Marchandises solides <sup>c</sup> | Total toutes cargaisons |
|  |       | Pétrole brut          | Produits pétroliers <sup>c</sup> |                                   |                         | Pétrole brut            | Produits pétroliers <sup>c</sup> |                                   |                         |
| <b>Trafic en millions de tonnes</b>                              |       |                       |                                  |                                   |                         |                         |                                  |                                   |                         |
| <b>Total mondial</b>   | 1970  | 1 109                 | 232                              | 1 162                             | 2 504                   | 1 101                   | 298                              | 1 131                             | 2 529                   |
|  | 1980  | 1 527                 | 344                              | 1 833                             | 3 704                   | 1 530                   | 326                              | 1 823                             | 3 679                   |
|  | 1990  | 1 287                 | 468                              | 2 253                             | 4 008                   | 1 315                   | 466                              | 2 365                             | 4 126                   |
|  | 1999  | 1 577                 | 496                              | 3 593                             | 5 666                   | 1 552                   | 546                              | 3 762                             | 5 860                   |
|  | 2000  | 1 665                 | 498                              | 3 709                             | 5 872                   | 1 720                   | 550                              | 3 979                             | 6 249                   |
|  | 2001  | 1 678                 | 497                              | 3 717                             | 5 891                   | 1 702                   | 552                              | 3 913                             | 6 167                   |
|  | 2002  | 1 629                 | 500                              | 3 819                             | 5 948                   | 1 713                   | 550                              | 4 014                             | 6 276                   |
|  | 2003  | 1 686                 | 517                              | 3 965                             | 6 168                   | 1 787                   | 550                              | 4 122                             | 6 460                   |
| <b>Répartition du trafic par groupes de pays, en pourcentage</b> |       |                       |                                  |                                   |                         |                         |                                  |                                   |                         |
| <b>Total mondial</b>   | 1970  | 42,6                  | 12,7                             | 44,7                              | 100,0                   | 43,5                    | 11,9                             | 44,6                              | 100,0                   |
|  | 1980  | 41,2                  | 9,3                              | 49,5                              | 100,0                   | 41,6                    | 8,9                              | 49,5                              | 100,0                   |
|  | 1990  | 32,1                  | 11,7                             | 56,2                              | 100,0                   | 31,9                    | 10,8                             | 57,3                              | 100,0                   |
|  | 1999  | 27,8                  | 8,8                              | 63,4                              | 100,0                   | 26,5                    | 9,3                              | 64,2                              | 100,0                   |
|  | 2000  | 28,4                  | 8,5                              | 63,2                              | 100,0                   | 27,5                    | 8,8                              | 63,7                              | 100,0                   |
|  | 2001  | 28,5                  | 8,4                              | 63,1                              | 100,0                   | 27,6                    | 8,9                              | 63,4                              | 100,0                   |
|  | 2002  | 27,4                  | 8,4                              | 64,2                              | 100,0                   | 27,3                    | 8,8                              | 63,9                              | 100,0                   |
|  | 2003  | 27,3                  | 8,4                              | 64,3                              | 100,0                   | 27,7                    | 8,5                              | 63,8                              | 100,0                   |
| <b>PDEM</b>  | 1970  | 2,0                   | 27,1                             | 60,0                              | 31,1                    | 80,4                    | 79,6                             | 79,1                              | 79,9                    |
|  | 1980  | 6,3                   | 25,5                             | 64,7                              | 37,0                    | 72,0                    | 79,5                             | 67,8                              | 70,5                    |
|  | 1990  | 13,4                  | 32,6                             | 63,4                              | 43,8                    | 72,5                    | 81,4                             | 61,7                              | 67,3                    |
|  | 1999  | 5,4                   | 21,6                             | 59,9                              | 41,4                    | 71,5                    | 50,8                             | 62,1                              | 63,5                    |
|  | 2000  | 5,2                   | 22,2                             | 60,1                              | 41,3                    | 68,6                    | 51,2                             | 60,3                              | 61,8                    |
|  | 2001  | 5,3                   | 21,7                             | 59,3                              | 40,8                    | 68,9                    | 50,7                             | 59,6                              | 61,4                    |
|  | 2002  | 5,5                   | 21,6                             | 58,4                              | 40,8                    | 68,5                    | 51,1                             | 58,0                              | 60,3                    |
|  | 2003  | 5,4                   | 22,1                             | 58,4                              | 40,9                    | 68,8                    | 50,8                             | 58,8                              | 60,9                    |
| <b>Europe centrale et orientale<sup>d</sup></b>                  | 1970  | 3,4                   | 8,0                              | 6,9                               | 5,6                     | 1,2                     | 1,0                              | 3,8                               | 2,3                     |
|  | 1980  | 3,6                   | 14,6                             | 5,2                               | 5,4                     | 2,3                     | 0,4                              | 6,0                               | 4,0                     |
|  | 1990  | 4,6                   | 11,8                             | 3,8                               | 5,0                     | 2,6                     | 0,3                              | 5,8                               | 4,1                     |
|  | 1999  | 3,8                   | 4,8                              | 5,1                               | 4,7                     | 1,6                     | 0,4                              | 1,3                               | 1,3                     |
|  | 2000  | 5,5                   | 8,9                              | 4,2                               | 5,0                     | 0,5                     | 0,4                              | 1,9                               | 1,4                     |

TABLEAU 4 (suite)

| Groupe de pays                                 | Année | Marchandises chargées |                                     |                              |                               | Marchandises déchargées |                                     |                              |                               |
|--|-------|-----------------------|-------------------------------------|------------------------------|-------------------------------|-------------------------|-------------------------------------|------------------------------|-------------------------------|
|  |       | Pétrole               |                                     | Marchan-<br>dises<br>solides | Total<br>toutes<br>cargaisons | Pétrole                 |                                     | Marchan-<br>dises<br>solides | Total<br>toutes<br>cargaisons |
|  |       | Pétrole<br>brut       | Produits<br>pétroliers <sup>c</sup> |                              |                               | Pétrole<br>brut         | Produits<br>pétroliers <sup>c</sup> |                              |                               |
|  | 2001  | 5,4                   | 8,1                                 | 4,1                          | 4,8                           | 0,5                     | 0,7                                 | 1,9                          | 1,4                           |
|  | 2002  | 5,6                   | 8,4                                 | 4,3                          | 5,0                           | 0,6                     | 0,5                                 | 1,9                          | 1,4                           |
|  | 2003  | 6,9                   | 8,5                                 | 4,2                          | 5,3                           | 0,6                     | 0,6                                 | 1,9                          | 1,4                           |
| <b>Pays socialistes<br/>d'Asie<sup>e</sup></b> | 1970  | -                     | -                                   | 1,2                          | 0,5                           | 0,5                     | 0,1                                 | 2,0                          | 1,2                           |
|  | 1980  | 1,4                   | 1,7                                 | 1,0                          | 1,2                           | 1,4                     | 1,6                                 | 4,0                          | 2,7                           |
|  | 1990  | 2,7                   | 0,9                                 | 2,0                          | 2,0                           | 0,3                     | 0,3                                 | 3,4                          | 2,1                           |
|  | 1999  | 1,1                   | 1,2                                 | 5,5                          | 3,9                           | 2,4                     | 4,7                                 | 5,8                          | 4,8                           |
|  | 2000  | 1,0                   | 1,1                                 | 6,7                          | 4,6                           | 4,1                     | 4,1                                 | 7,3                          | 6,1                           |
|  | 2001  | 1,0                   | 1,1                                 | 7,2                          | 4,9                           | 3,6                     | 4,8                                 | 8,0                          | 6,5                           |
|  | 2002  | 1,1                   | 2,1                                 | 7,6                          | 5,4                           | 4,1                     | 4,6                                 | 9,3                          | 7,4                           |
|  | 2003  | 1,1                   | 2,2                                 | 8,0                          | 5,6                           | 5,0                     | 5,0                                 | 9,7                          | 8,0                           |
| <b>Pays en<br/>développement</b>               | 1970  | 94,6                  | 64,9                                | 31,9                         | 62,8                          | 17,9                    | 19,4                                | 15,1                         | 16,6                          |
|  | 1980  | 88,7                  | 58,2                                | 29,0                         | 56,3                          | 24,3                    | 18,5                                | 22,3                         | 22,8                          |
|  | 1990  | 79,6                  | 54,7                                | 30,8                         | 49,2                          | 24,6                    | 18,0                                | 29,1                         | 26,5                          |
|  | 1999  | 89,7                  | 72,4                                | 29,6                         | 50,0                          | 24,6                    | 44,1                                | 30,8                         | 30,4                          |
|  | 2000  | 88,3                  | 67,8                                | 29,0                         | 49,1                          | 26,8                    | 44,4                                | 30,6                         | 30,8                          |
|  | 2001  | 88,2                  | 69,1                                | 29,4                         | 49,5                          | 27,0                    | 43,8                                | 30,4                         | 30,7                          |
|  | 2002  | 87,8                  | 67,9                                | 29,6                         | 48,8                          | 26,9                    | 43,7                                | 30,8                         | 30,9                          |
|  | 2003  | 86,6                  | 67,2                                | 29,4                         | 48,2                          | 25,6                    | 43,7                                | 29,6                         | 29,7                          |
| <b>dont :<br/>Afrique</b>                      | 1970  | 25,5                  | 2,4                                 | 9,1                          | 15,2                          | 1,7                     | 4,7                                 | 3,6                          | 2,9                           |
|  | 1980  | 19,0                  | 1,5                                 | 5,6                          | 10,8                          | 4,0                     | 2,9                                 | 4,7                          | 4,2                           |
|  | 1990  | 24,1                  | 7,6                                 | 4,3                          | 11,2                          | 5,6                     | 2,3                                 | 4,3                          | 4,5                           |
|  | 1999  | 17,6                  | 7,9                                 | 2,1                          | 6,9                           | 1,0                     | 3,1                                 | 3,7                          | 3,0                           |
|  | 2000  | 17,9                  | 6,9                                 | 1,7                          | 6,7                           | 3,2                     | 3,2                                 | 3,3                          | 3,3                           |
|  | 2001  | 17,8                  | 7,0                                 | 1,7                          | 6,7                           | 3,0                     | 3,1                                 | 3,5                          | 3,3                           |
|  | 2002  | 17,9                  | 6,9                                 | 1,7                          | 6,6                           | 2,9                     | 3,1                                 | 3,4                          | 3,3                           |
|  | 2003  | 17,8                  | 7,0                                 | 1,6                          | 6,5                           | 2,8                     | 3,1                                 | 3,3                          | 3,2                           |
| <b>Amériques</b>                               | 1970  | 12,2                  | 35,4                                | 13,8                         | 16,0                          | 10,5                    | 5,6                                 | 4,4                          | 7,2                           |
|  | 1980  | 12,4                  | 28,4                                | 13,2                         | 14,3                          | 13,3                    | 4,9                                 | 5,4                          | 8,7                           |
|  | 1990  | 13,3                  | 11,9                                | 13,2                         | 13,1                          | 5,7                     | 3,8                                 | 4,0                          | 4,5                           |
|  | 1999  | 16,1                  | 18,8                                | 10,9                         | 13,1                          | 5,6                     | 11,5                                | 4,6                          | 5,5                           |
|  | 2000  | 15,2                  | 18,8                                | 10,8                         | 12,7                          | 5,1                     | 11,2                                | 5,3                          | 5,8                           |
|  | 2001  | 15,2                  | 19,0                                | 11,0                         | 12,9                          | 5,2                     | 10,9                                | 5,1                          | 5,6                           |
|  | 2002  | 15,5                  | 18,7                                | 10,8                         | 12,7                          | 5,2                     | 10,4                                | 5,0                          | 5,6                           |
| 2003   | 14,5  | 17,9                  | 10,7                                | 12,3                         | 5,0                           | 10,4                    | 4,9                                 | 5,4                          |                               |



TABLEAU 4 (suite)

| Groupe de pays | Année | Marchandises chargées |                                  |                      |                         | Marchandises déchargées |                                  |                      |                         |
|----------------|-------|-----------------------|----------------------------------|----------------------|-------------------------|-------------------------|----------------------------------|----------------------|-------------------------|
|                |       | Pétrole               |                                  | Marchandises solides | Total toutes cargaisons | Pétrole                 |                                  | Marchandises solides | Total toutes cargaisons |
|                |       | Pétrole brut          | Produits pétroliers <sup>c</sup> |                      |                         | Pétrole brut            | Produits pétroliers <sup>c</sup> |                      |                         |
| <b>Asie</b>    | 1970  | 56,9                  | 27,0                             | 8,1                  | 31,3                    | 5,5                     | 8,5                              | 6,7                  | 6,4                     |
|                | 1980  | 57,3                  | 28,1                             | 9,7                  | 31,0                    | 6,9                     | 9,8                              | 12,0                 | 9,7                     |
|                | 1990  | 42,2                  | 34,9                             | 12,6                 | 24,7                    | 12,6                    | 10,9                             | 19,9                 | 16,6                    |
|                | 1999  | 55,7                  | 45,3                             | 16,1                 | 29,7                    | 17,6                    | 28,1                             | 22,0                 | 21,4                    |
|                | 2000  | 54,9                  | 41,6                             | 16,0                 | 29,2                    | 18,2                    | 28,5                             | 21,5                 | 21,2                    |
|                | 2001  | 55,0                  | 42,5                             | 16,2                 | 29,4                    | 18,5                    | 28,3                             | 21,4                 | 21,2                    |
|                | 2002  | 54,1                  | 41,8                             | 16,7                 | 29,1                    | 18,4                    | 28,7                             | 22,0                 | 21,6                    |
|                | 2003  | 54,0                  | 41,9                             | 16,6                 | 28,9                    | 17,4                    | 28,6                             | 21,0                 | 20,7                    |
| <b>Europe</b>  | 1970  | -                     | -                                | -                    | -                       | -                       | 0,1                              | 0,1                  | -                       |
|                | 1980  | -                     | -                                | -                    | -                       | -                       | 0,2                              | -                    | -                       |
|                | 1990  | -                     | 0,2                              | 0,3                  | 0,2                     | 0,7                     | 0,5                              | 0,8                  | 0,7                     |
|                | 1999  | 0,0                   | 0,4                              | 0,4                  | 0,3                     | 0,4                     | 0,4                              | 0,3                  | 0,3                     |
|                | 2000  | 0,0                   | 0,4                              | 0,4                  | 0,3                     | 0,4                     | 0,4                              | 0,3                  | 0,3                     |
|                | 2001  | 0,0                   | 0,4                              | 0,4                  | 0,3                     | 0,4                     | 0,4                              | 0,3                  | 0,3                     |
|                | 2002  | 0,0                   | 0,5                              | 0,4                  | 0,3                     | 0,4                     | 0,4                              | 0,3                  | 0,3                     |
|                | 2003  | 0,0                   | 0,4                              | 0,4                  | 0,3                     | 0,4                     | 0,4                              | 0,3                  | 0,3                     |
| <b>Océanie</b> | 1970  | -                     | 0,1                              | 0,8                  | 0,4                     | -                       | 0,5                              | 0,3                  | 0,2                     |
|                | 1980  | -                     | 0,2                              | 0,5                  | 0,2                     | 0,1                     | 0,7                              | 0,2                  | 0,2                     |
|                | 1990  | -                     | 0,1                              | 0,4                  | 0,2                     | -                       | 0,5                              | 0,1                  | 0,2                     |
|                | 1999  | 0,2                   | 0,0                              | 0,1                  | 0,1                     | 0                       | 1,1                              | 0,1                  | 0,2                     |
|                | 2000  | 0,2                   | 0,0                              | 0,1                  | 0,1                     | 0,0                     | 1,1                              | 0,1                  | 0,2                     |
|                | 2001  | 0,2                   | 0,0                              | 0,1                  | 0,1                     | 0,0                     | 1,1                              | 0,1                  | 0,2                     |
|                | 2002  | 0,2                   | 0,0                              | 0,1                  | 0,1                     | 0,0                     | 1,1                              | 0,1                  | 0,2                     |
|                | 2003  | 0,2                   | 0,0                              | 0,1                  | 0,1                     | 0,0                     | 1,1                              | 0,1                  | 0,2                     |

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par des pays déclarants et d'autres sources spécialisées.

<sup>a</sup> Y compris les cargaisons internationales chargées dans l'un des ports des Grands Lacs et du Saint-Laurent pour être déchargées dans un autre de ces ports.

<sup>b</sup> Voir l'annexe I pour la composition de ces groupes et la note de cette annexe pour ce qui est de l'enregistrement du trafic des pays sans littoral. Depuis 1986, la Yougoslavie qui, auparavant, figurait au nombre des "pays développés à économie de marché" a été incluse dans le groupe des "pays en développement d'Europe".

<sup>c</sup> Y compris, notamment, le gaz naturel liquéfié (GNL), le gaz de pétrole liquéfié (GPL), le naphta, l'essence, le jet fuel, le kérosène, l'huile légère et le fioul lourd et autres.

<sup>d</sup> Y compris l'ex-Union soviétique pour les données concernant 1970 et 1980.

<sup>e</sup> Estimations.

### *Transport maritime de produits pétroliers*

Le commerce mondial des produits pétroliers a fortement augmenté en 2003, atteignant 516,7 millions de tonnes. La composition et le volume des expéditions ont été analogues à ceux des années passées, mais l'évolution enregistrée en Fédération de Russie pourrait apporter des changements à l'avenir. Les capacités exportatrices des terminaux de la mer Baltique ont été accrues à Kaliningrad et autour de Saint-Pétersbourg, tandis que Lukoil a investi 225 millions de dollars à Vysotk. Vers la fin de l'année, Volgotanker, armateur exploitant de la Fédération de Russie, a commencé à procéder à des expéditions expérimentales à partir d'une nouvelle installation exportatrice située près d'Arkhangelsk sur la mer Blanche.

### *Transport maritime du gaz naturel liquéfié (GNL)*

Les expéditions de GNL ont augmenté de 4,9 % en 2002 pour se situer à 150 mmc de gaz naturel. Cela représente environ 5,9 % de la production mondiale. C'est l'Extrême-Orient qui constitue la plus importante zone d'importation, avec essentiellement le Japon, 72,7 mmc, et la République de Corée, avec 24,1 mmc. Les produits proviennent d'Indonésie, 34,3 mmc, de Malaisie, 20,5 mmc, du Qatar, 18,6 mmc et d'Australie, 10 mmc. La part des produits en provenance du Golfe devrait augmenter à mesure que l'Arabie saoudite et le Qatar accroîtront leur capacité d'exportation en faveur des consommateurs d'Extrême-Orient et d'Amérique du Nord.

En Méditerranée, les exportations algériennes (26,9 mmc) sont destinées à la France (10,2 mmc) et à l'Espagne (6 mmc). Le Nigéria a également fourni le marché européen avec 7,8 mmc et, dans une très faible mesure, le marché des États-Unis avec 0,2 mmc. La plus grande part des exportations (5,2 mmc) de la Trinité-et-Tobago est allée également vers le marché des États-Unis. Ce marché absorbe également environ 1 mmc du Moyen-Orient (Qatar et Oman).

En 2003, certains indices ont donné à penser que les expéditions de GNL étaient destinées à augmenter. Un terminal et une installation de regazéification ont été mis en service à Bilbao (Espagne) et la mise en place d'une autre installation de déchargement a été approuvée pour Fos, près de Marseille (France), Altamira (Mexique) et Pelican (États-Unis). La société américaine El Paso, opérant dans le domaine de l'énergie, a commencé la construction d'un terminal

moderne. Ce terminal sera situé à 116 milles de la Louisiane (États-Unis); il sera submergé et situé à environ 9 m au-dessus du sous-sol marin, sauf lorsqu'il recevra des navires spécialisés disposant d'une installation de regazéification. Ce terminal sera relié par des gazoducs sous-marins à des installations situées sur la côte. D'autres terminaux de déchargement sont étudiés aux États-Unis, notamment à Cove Point, dans le Maryland. En janvier 2004, les risques associés à ces terminaux ont été illustrés par la pire catastrophe de l'histoire du GNL, l'explosion de Skikda (Algérie) qui a tué 30 personnes et en a blessé 70, le coût estimatif du remplacement étant d'environ 1 milliard de dollars.

### **3. Expéditions de marchandises solides**

#### *Évolution générale*

En 2003, les expéditions de marchandises solides ont globalement augmenté de 3,8 %, pour atteindre 3,97 milliards de tonnes (voir le tableau 3). Le trafic des cinq principaux vracs secs, à savoir le minerai de fer, le charbon, les grains, la bauxite/alumine et la roche phosphatée, a enregistré une croissance de 9,1 %, pour atteindre 1,48 milliard de tonnes. Celui des autres marchandises solides, vracs de moindre importance et cargaisons de ligne, a augmenté modestement de 0,9 % pour s'établir à 2,49 milliards de tonnes. La part des expéditions de marchandises solides dans le trafic maritime mondial a totalisé 64,3 % de l'ensemble des marchandises chargées durant l'année.

#### *Production mondiale d'acier brut*

En 2003, la production mondiale d'acier brut a enregistré une augmentation record de 6,6 %, pour atteindre 962,5 millions de tonnes, contre 902 millions de tonnes en 2002. à n'en pas douter, l'événement le plus important de l'année a été la remarquable augmentation de la production d'acier en Chine – 21,2 %, pour atteindre 220,1 millions de tonnes. Ce fut la deuxième année au cours de laquelle la production s'est accrue de plus de 20 %. Dans d'autres pays et régions, les hausses ont été différentes. Dans les pays entrant dans le cadre de l'ALENA, la production a légèrement diminué pour se situer à 122,0 millions de tonnes, contre 122,3 millions de tonnes en 2002. La production a augmenté de 0,8 % dans les pays de l'Union européenne, pour atteindre 159,7 millions de tonnes. Le Japon a augmenté sa production de 2,6 % pour atteindre 110,5 millions de tonnes, et la production des pays d'Amérique du Sud a presque

doublé, à savoir 4,5 %, pour atteindre 42,7 millions de tonnes. Les résultats de ces pays ont été différents: la production de l'équateur a augmenté de 20,8 % mais celle du Venezuela s'est contractée de 12,0 %. L'augmentation de 1 % enregistrée dans la production d'acier d'Océanie, soit 8,4 millions de tonnes, a été essentiellement attribuée à l'Australie puisque la production néo-zélandaise n'a augmenté que de 0,2 %. Les pays de la Communauté d'États indépendants (ex-Union soviétique) ont augmenté leur production de 6 % pour atteindre 105,9 millions de tonnes en 2003. Les pays d'Afrique ont également augmenté leur production – de 2,4 %, pour atteindre 16,1 millions de tonnes – mais avec des résultats disparates : 57,1 % de contraction de la production en Tunisie, et 30,5 % de reprise de la production au Zimbabwe. Les pays du Moyen-Orient se sont également bien comportés, avec une production augmentée de 8 %, pour s'établir à 12,9 millions de tonnes: les plus gros producteurs – la République islamique d'Iran et l'Arabie saoudite – ont enregistré des augmentations de 7,5 et de 10,5 % respectivement.

La même année, la production mondiale de fonte, autre indicateur utile permettant de prévoir le trafic de vrac sec, a augmenté de 7,7 %, chiffre confortable, pour s'établir à 689 millions de tonnes. La production de fonte à base de ferrailles a augmenté de 4 % pour s'établir à 273 millions de tonnes.

#### *Consommation mondiale d'acier*

La consommation apparente d'acier en 2003 a été estimée à 884 millions de tonnes, soit 6,4 % de plus que le niveau de 2002. L'accroissement le plus important doit être celui de la Chine, avec une hausse de 21,7 % et un total de 257 millions de tonnes. La croissance annuelle moyenne estimée et apparente d'acier pour la période 2002-2004 indique une forte augmentation de la consommation au Kazakhstan, 10 %, en Arabie saoudite, 6,3 %, au Mexique, 5,6 %, en Fédération de Russie, 4,7 % et en Argentine, 3,6 %. Pour d'autres pays, il est prévu une moindre augmentation de la consommation, soit 2,7 % pour d'autres pays d'Amérique latine et 2,6 % pour l'Afrique du Sud. Les grands ensembles économiques – les États-Unis, l'Union européenne et le Japon – devraient connaître une croissance de la consommation d'environ 1 %.

La crainte de surproduction a entraîné, en 2002, l'imposition de droits à l'importation dans un certain nombre de pays, mais ces décisions ont été jugées illégales par l'Organisation mondiale du

commerce fin 2003. Toutefois, l'essor des exportations, tandis que la demande de la Chine a dépassé la production intérieure en 2003 et 2004, a dissipé cette crainte. La demande de la Chine était alimentée par l'industrie du bâtiment qui représentait environ la moitié de la demande d'acier. Cette industrie fait face aux besoins croissants du pays en matière d'urbanisation à la suite de la libéralisation du "système d'enregistrement des ménages", et son expansion devrait encore se poursuivre pendant un certain temps du fait que la population actuellement urbanisée (38 %) se situe bien au-dessous de la moyenne des pays en développement (50 %). En 2003, les prix mondiaux de l'acier ont reflété le meilleur équilibre établi entre la production et la consommation et ils ont commencé à augmenter. Les fusions récentes, qui visaient à renforcer la situation des producteurs, n'ont pas modifié la fragmentation de la production d'acier: les cinq plus gros producteurs d'acier assurent environ le cinquième de la production mondiale. Les initiatives d'intégration verticale ont été mitigées. Une proposition visant à inclure le CVRD, l'un des plus gros exportateurs de minerai de fer, dans un holding brésilien, n'a pas eu beaucoup de succès. En Australie occidentale, toutefois, le chiffre de 564 millions de dollars, atteint grâce à l'expansion de BHP Billiton, un autre grand exportateur de minerai de fer, comprenait une part de 20 % de l'entreprise Posco, le plus grand producteur d'acier de la République de Corée.

#### *Trafic de minerai de fer*

Le boom de la production d'acier s'est reflété dans l'augmentation de 11,6 % des expéditions de minerai de fer en 2003, soit au total 540 millions de tonnes. Le Brésil et l'Australie, qui représentent plus des deux tiers des exportations mondiales, ont connu une croissance de 15 et 14 % respectivement. De même, l'Inde et l'Afrique du Sud, qui représentent conjointement 14,5 % des exportations mondiales, ont enregistré une croissance de 25 et 3 % respectivement. Les exportations du Canada et de la Suède ont reflété des tendances opposées, avec, dans le premier cas, une contraction de 2 % et, dans le second cas, une expansion de 9 %. Ces deux pays représentent 6,5 % des exportations mondiales. L'Extrême-Orient représente environ les deux tiers des importations mondiales, celles du Japon et de la Chine en représentant les quatre cinquièmes. La croissance de 5 % des importations japonaises enregistrée en 2003 a été éclipsée par la croissance de 32,7 % des importations de la Chine;

L'Australie, le Brésil et l'Inde ont bénéficié de cette augmentation de la demande. Les importations de minerai de fer des pays de l'Union européenne représentent environ un quart des importations mondiales et, en 2003, elles ont augmenté de 4,3 %. Les importations du Moyen-Orient, de la région des Amériques et de l'Afrique sont restées stables d'une façon générale.

L'augmentation des expéditions de minerai de fer a contribué à relever le prix des produits de base et du fret. Il ressort de négociations conduites début 2004 que les prix ont augmenté de près de 20 %. Les accords d'affrètement à long terme, tel que celui conclu fin 2003 entre Baosteel, le plus gros producteur d'acier de Chine, et Mitsui OSK, pour l'importation de minerai de fer d'Australie, constituent une mesure destinée à contrer l'augmentation du prix du fret.

#### *Trafic de charbon*

Les expéditions de charbon ont augmenté de 7 % en 2003 pour atteindre un record absolu de 610 millions de tonnes. Comme les années précédentes, le charbon vapeur a représenté 70 % du commerce mondial de charbon, et, en 2003, les expéditions ont progressé au rythme de 8,4 % pour atteindre 430,7 millions de tonnes. Les expéditions de charbon à coke ont augmenté de près de 4 %.

L'Australie, de loin le plus gros exportateur en quantités égales, de charbon vapeur et de charbon à coke, a de nouveau représenté un peu plus du tiers des expéditions mondiales. Pour les dix premiers mois de 2003, ce pays a augmenté ses exportations de 7 % pour atteindre 178,4 millions de tonnes. Le total pour l'année est estimé à 214 millions de tonnes. Jusqu'au troisième trimestre 2003, les expéditions des États-Unis et du Canada, qui exportent essentiellement du charbon à coke, se sont contractées de 6 et 13 % respectivement. La Chine, l'Indonésie et l'Afrique du Sud, principalement exportateurs de charbon vapeur, ont représenté 33 % environ des exportations mondiales. La Chine a accru ses exportations au cours des dix premiers mois de 2003, soit d'environ 14 %, pour atteindre 78 millions de tonnes. De même, les exportations de l'Indonésie ont augmenté dans la mesure remarquable de 26 % pour atteindre 50,6 millions de tonnes au cours des sept premiers mois de l'année. Toutefois, les exportations d'Afrique du Sud se sont contractées de 6 % pour atteindre 31,3 millions de tonnes pendant la même période.

Les principaux importateurs ont été les pays de l'Union européenne, avec environ 30 % des

importations mondiales, et le Japon, avec environ un quart des importations mondiales. La part du charbon vapeur dans leurs importations varie des trois quarts du total pour les pays de l'Union européenne à 60 % environ pour le Japon. D'autres importateurs sont la République de Corée et la province chinoise de Taiwan, avec 10 % chacune.

Les perspectives du commerce du charbon seront bonnes. La réduction de 2 dollars par tonne f.o.b. sur le charbon à coke intervenue au début de 2003 a donné lieu à des augmentations de 10 à 15 dollars par tonne une année plus tard, lorsque les prix f.o.b. ont atteint 60 dollars par tonne. Au Japon, des droits sur l'énergie et la protection de l'environnement frappant les importations de charbon à coke n'ont pas découragé la demande, notamment en raison de la difficulté d'accélérer la production d'énergie nucléaire. Les producteurs ont augmenté leur production. Rio Tinto et BHP Billiton ont adopté des mesures pour accroître la production de leurs mines. Deux producteurs colombiens – Drummond et Caracol – ont également annoncé une expansion de leur production en dépit d'interruptions provisoires du transport de charbon vers les ports en raison de l'activité de la guérilla. En Afrique du Sud, des pressions ont été exercées sur Spoornet pour assurer l'acheminement de charbon vers les ports. À mesure que la demande intérieure de charbon augmente dans certains pays, comme cela a été signalé pour le charbon à coke indonésien et le charbon à coke chinois, des systèmes plus complexes ont été prévus, tels que celui qui doit relier des mines chinoises éloignées à des ports de mer russes sur le Pacifique.

#### *Trafic de grains*

Le trafic mondial de grains s'est chiffré à 240 millions de tonnes en 2003, en régression de 2 % par rapport aux 245 millions de tonnes de l'année précédente; il était réparti à peu près également entre blé et céréales secondaires telles que maïs, orge, fèves de soja, sorgho, avoine et seigle. En 2002, les principales régions de chargement ont été l'Amérique du Nord, avec 46,9 % des exportations mondiales, et la côte orientale d'Amérique du Sud, avec 17,7 %. L'Australie et l'Union européenne ont représenté 8 et 9 % respectivement. En 2003, le principal exportateur, les États-Unis, a réduit ses expéditions sur dix mois à 59,9 millions de tonnes, soit une baisse de 8 % par rapport à la même période de l'année précédente où les exportations ont atteint 65,4 millions de tonnes. Sur la même période, les exportations de l'Union européenne ont enregistré

une augmentation remarquable de 25 %, tandis que celles du Canada ont diminué de 19 %, et que celles de l'Argentine demeuraient stables. Le courant des exportations pourrait se modifier à moyen terme. Une demande accrue de céréales secondaires dans les pays de l'Union européenne serait de nature à réduire les exportations, et cette possibilité a été évoquée à la suite de la production réduite de céréales ayant suivi la grave sécheresse de 2003. La décision du Brésil de légaliser le soja génétiquement modifié devrait également augmenter considérablement les exportations.

#### *Autres trafics de vrac*

En 2003, on estime que le trafic de bauxite et d'alumine, matières premières de l'industrie de l'aluminium, a augmenté de 1,9 % pour s'établir à 55 millions de tonnes. Les chiffres définitifs pour 2002 montrent que les expéditions de bauxite des pays d'Afrique de l'Ouest, qui représentent près de la moitié du total mondial, se sont stabilisées à 14,0 millions de tonnes, tandis que les exportations de la Jamaïque bondissaient de 19,3 % pour atteindre 8,7 millions de tonnes, entièrement destinées au marché des États-Unis. Les pays de l'Union européenne et quelques pays d'Europe orientale sont les plus gros importateurs de bauxite et d'alumine. Ils ont importé 23,1 millions de tonnes en 2002, soit 42,2 % des exportations mondiales. L'Australie, premier exportateur de bauxite et d'alumine, a expédié 18,1 millions de tonnes en 2002, dont la moitié environ à destination des pays d'Asie.

En 2003, la production de produits en aluminium primaire a augmenté de 3,5 % pour s'établir à 21,9 millions de tonnes. L'accroissement de la production a été remarquable en Extrême-Orient et en Asie du Sud est, avec une augmentation de 9,5 % et un chiffre global de 2,4 millions de tonnes. Les pays d'Europe orientale et d'Afrique ont également enregistré des taux de croissance analogues – 4,5 et 4,1 % respectivement. Dans les autres régions, y compris les pays industriels d'Amérique du Nord et d'Europe occidentale, la production s'est stabilisée. Vers la mi-2003, l'usine sidérurgique Rusal, implantée en Sibérie, la plus importante de la Fédération de Russie, aurait amélioré sa situation concurrentielle en prenant une participation dans le port de Vanino, où arrivent les importations d'alumine et d'où partent les exportations d'aluminium. Début 2004, il a été signalé que des importations insuffisantes d'alumine compromettraient les exportations d'aluminium de Chine, du fait que la croissance annuelle de la demande intérieure a bondi à 16 %.

Les expéditions de roche phosphatique se sont établies à 30 millions de tonnes en 2003, soit à peu près le même niveau que l'année précédente. Le principal exportateur, qui assure environ un tiers des exportations mondiales, reste le Maroc, qui a exporté quelque 12 millions de tonnes. D'autres exportateurs traditionnels sont la Jordanie, avec 3,7 millions de tonnes, et le Togo, avec 1,3 million de tonnes. La Chine a maintenu ses exportations à près de 5 millions de tonnes. L'Union européenne et divers pays asiatiques sont les principaux importateurs.

Le trafic de vrac de moindre importance, ensemble hétérogène de marchandises, a totalisé un volume estimé à 840 millions de tonnes en 2003, soit 1 % au-dessus du niveau donné par de récentes estimations pour l'année précédente. Les produits sidérurgiques et les produits forestiers ont représenté un peu plus de 350 millions de tonnes, les premiers en hausse plus rapide que les seconds. Vers le milieu de l'année 2003, l'appel à la libéralisation du commerce lancé par d'importants producteurs de produits forestiers n'a pas eu de suite en raison de l'échec des négociations de Cancún (Mexique) de l'OMC. Les produits agricoles, y compris le sucre, le riz, le tapioca, les tourteaux (oléagineux et de soja) ainsi que les engrais (phosphates, potasse, soufre et urée), ont totalisé environ 240 millions de tonnes. La récolte exceptionnelle observée au Brésil, le plus grand producteur mondial de sucre, a permis de hausser les exportations à plus de 13 millions de tonnes, soit environ la moitié de la production, en raison d'une monnaie faible et d'une demande limitée d'éthanol interne à base de sucre. L'Union européenne, deuxième producteur mondial, a également enregistré une bonne production, laquelle, se situant au-dessus des quotas de production de l'Union européenne, a dû être exportée, ce qui a affaibli les prix mondiaux. Des régions prometteuses sur le plan d'une augmentation de la demande sont l'Asie méridionale et l'Afrique. Le trafic des engrais devrait augmenter à mesure que les producteurs traditionnels de roche phosphatique, tel que le Maroc, développent des plans de production d'engrais. Ici encore, les régions prometteuses sur le plan d'une augmentation de la demande sont situées en Asie méridionale et en Afrique. Les expéditions d'un certain nombre de minéraux (coques, minerais non ferreux, métaux, sel, ciment, etc.) ont été estimées à 250 millions de tonnes. Globalement, les prévisions pour ces marchandises indiquent des volumes d'expédition analogues pour 2004, avec des fluctuations plus marquées à court terme pour les produits agricoles et industriels touchés par les décisions d'investissements à long terme.

#### 4. Expéditions régulières de marchandises conteneurisées

Le solde de 1,65 milliard de tonnes de marchandises solides est de plus en plus souvent transporté par conteneurs par des compagnies assurant des services de ligne. Dans certaines régions, des services spécialisés dans le transport par unité de charge (transroutage, transport frigorifique, transport de voitures, etc.) coexistent avec des services traditionnels de transport de marchandises diverses dont certaines offrent un appui logistique aux grands exploitants de liaisons conteneurisées. Il n'en reste pas moins que le transport conteneurisé continue d'accroître sa part de marché: les 2 % d'augmentation du trafic de marchandises réfrigérées que l'on a observés en 2002 et qui ont atteint 88 millions de tonnes ont également profité au trafic conteneurisé qui assure environ 60 % du transport de ces marchandises. Les expéditions de marchandises conteneurisées diffèrent de celles des autres cargaisons de vrac sec, car elles font davantage appel à des services de transbordement pour compléter la desserte directe par navires de gros tonnage dans les ports d'éclatement. Le transport par conteneurs concerne trois grandes liaisons est-ouest (trans-pacifique, Europe-Extrême-Orient et transatlantique), et des liaisons secondaires nord-sud et intrarégionales.

Sur la principale liaison est-ouest, la liaison transpacifique, le trafic total a été estimé à 14,3 millions d'EVP en 2003. Le transport de conteneurs sur le principal parcours, de l'Asie vers l'Amérique du Nord, a atteint 10,1 millions d'EVP, tandis que dans l'autre sens, il n'a été transporté que 4,2 millions d'EVP. En conséquence, le déséquilibre du trafic des conteneurs s'est poursuivi, et la réaffectation des conteneurs vides est demeurée une préoccupation constante pour les transporteurs. On estime qu'il a été transporté 11 millions d'EVP en 2003 sur la liaison Asie-Europe. Ici encore, on a observé un écart entre les quantités de marchandises venant d'Asie et allant vers l'Ouest, dont le total a atteint 7 millions d'EVP, et celles qui allaient vers l'Est, avec un total estimé de 4 millions d'EVP. Toutefois, le déséquilibre était moins prononcé que celui qui existait entre les deux rives du Pacifique. En ce qui concerne la liaison transatlantique, la moins importante des liaisons est-ouest, la circulation des conteneurs a été estimée à 4,6 millions d'EVP.

Comme le trafic sur la liaison la plus importante d'Europe vers l'Amérique du Nord a atteint 2,9 millions d'EVP, tandis que les quantités transportées dans l'autre sens se stabilisaient à 1,7 million d'EVP, le déséquilibre était moins

sensible. Le trafic global empruntant ces trois liaisons est-ouest a atteint près de 30 millions d'EVP, le problème de la réaffectation des conteneurs vides les caractérisant toutes trois.

Les liaisons nord-sud s'articulent autour des principaux centres de production et de consommation d'Europe, d'Extrême-Orient et d'Amérique du Nord, et relient ces régions aux pays en développement. En 2003, on estime que les liaisons nord-sud ont permis de transporter jusqu'à 16 millions d'EVP; le trafic a augmenté ou diminué en fonction des conditions économiques régnant aux deux extrémités des lignes. Le trafic de conteneurs sur les liaisons reliant l'Europe à l'Afrique et à l'Océanie aurait atteint 0,7 et 0,6 million d'EVP respectivement. Le trafic était presque uniformément réparti entre les liaisons nord-sud et sud-nord. Le trafic conteneurisé entre l'Europe et l'Amérique centrale et du Sud a presque quadruplé, pour atteindre 2,5 millions d'EVP; il était également plus déséquilibré étant donné que la circulation nord-sud représentait au total un peu moins de 1 million d'EVP. Le trafic de conteneurs entre l'Amérique du Nord et l'Amérique du centre et du Sud était encore plus important, soit environ 3 millions d'EVP, et également déséquilibré, puisque le trafic vers le Sud a été estimé à 1,3 million d'EVP. On estime que le trafic de conteneurs entre l'Asie et l'Océanie a atteint 1,7 million d'EVP.

Les données concernant les liaisons régionales sont difficiles à obtenir. En ce qui concerne la principale route régionale, c'est-à-dire la liaison intra-asienne, on estime que le trafic des conteneurs a atteint 17 millions d'EVP en 2003.

En 2003, les risques associés à certains services de transport maritime non conteneurisés sont illustrés par les aventures du navire de transport de bétail Cormo Express. Ce navire est parti de Fremantle, en Australie, le 5 août avec plus de 50 000 moutons et est arrivé comme prévu à Jeddah, en Arabie saoudite, le 21 août. Le déchargement a été interdit par les autorités, du fait que 5 % des moutons étaient porteurs d'une infection scabieuse. En conséquence, le navire a cherché un autre port de débarquement dans le Golfe et le Pacifique pendant 11 semaines avant d'échouer à Massawa (Érythrée), après avoir subi une perte de plus de 10 % de la cargaison.

#### 5. Trafic maritime mondial par groupes de pays

Le tableau 4 et le graphique 3 indiquent la répartition des 6,17 milliards de tonnes du trafic maritime mondial par types de cargaisons et par

groupes de pays. En 2003, les pays développés à économie de marché ont représenté 40,9 % des marchandises chargées et 60,9 % des marchandises déchargées, au niveau mondial. Pour ces pays, le pétrole brut et les produits pétroliers ont représenté 5,4 et 22,1 % du total des exportations mondiales, tandis que les importations s'établissaient à 68,8 % pour le pétrole brut et à 50,8 % pour les produits pétroliers. Une ventilation plus détaillée par région figure dans l'annexe II. Parmi les pays à économie de marché, l'Europe est restée le plus important exportateur de pétrole brut et de produits pétroliers, avec un total de 110,9 millions de tonnes (5,0 % du total mondial). L'Amérique du Nord est le plus gros importateur de pétrole brut et de produits pétroliers, avec 668,1 millions de tonnes (28,6 %), suivi de près par l'Europe avec 537,2 millions de tonnes (23,0 %), et le Japon, avec 247,5 millions de tonnes (10,6 %).

Pour ce qui est du vrac sec, la part des expéditions mondiales revenant aux pays développés à économie de marché est restée à un niveau de 58,4 % pour les exportations et a légèrement augmenté pour atteindre 58,8 % pour les importations. Là encore, l'annexe II montre la répartition régionale de ces expéditions. L'Europe est restée le principal marché de marchandises solides et pour les exportations, avec 1 090,9 millions de tonnes, soit 27,5 % du total des exportations mondiales, et 1 474,5 millions de tonnes d'importations, soit 37,2 % du total mondial. Deux pays d'Amérique du Nord, les États-Unis et le Canada, et, en Océanie, l'Australie et la Nouvelle-Zélande, ont aussi été de gros exportateurs de marchandises solides, avec des parts respectives de 11,1 % et 12,0 %. Ces chiffres mettent en évidence le rôle important qu'ils jouent dans le transport maritime des trois principaux vracs secs, à savoir le minerai de fer, le charbon et les grains.

En 2003, la part des pays en développement dans le trafic maritime d'exportation a été de 48,2 %, et dans celui des importations, de 29,7 %. En ce qui concerne les exportations, ces pourcentages ont diminué depuis 1998, tandis que ceux qui indiquent les importations restent assez stables. La structure du trafic de ces pays contraste nettement avec celle des pays développés à économie de marché. La part revenant globalement aux pays en développement dont les exportations totales de pétrole brut a été de 86,6 % et de 67,2 % pour les produits pétroliers. Quant aux importations, les parts ont été de 25,6 % pour le pétrole brut et de 43,7 % pour les produits pétroliers. Dans le secteur des marchandises

solides, la part des pays en développement dans les exportations mondiales totales a atteint 29,4 % et elle a diminué d'un peu moins de 1 % pour atteindre 29,6 % dans le cas des importations.

Les variations régionales au sein du monde en développement ont été fonction du PIB. Les pays en développement d'Asie se sont placés en tête pour la part des exportations et des importations mondiales, avec 28,9 % et 20,7 % respectivement. La part des pays en développement d'Amérique a été de 12,3 % des exportations mondiales et de 5,4 % des importations mondiales. Les parts des pays africains ont été d'environ la moitié de celles des pays d'Amérique: 6,5 % des exportations mondiales et 3,2 % des importations mondiales. Les parts des pays en développement d'Europe (0,3 % des exportations et des importations mondiales) et d'Océanie (0,1 % des exportations mondiales et 0,2 % des importations) ont été nettement plus faibles.

Certains trafics spécifiques ont accusé des variations considérables. Les parts des pays en développement d'Asie dans les exportations mondiales de pétrole brut ont été de 54,0 % et de 41,9 % pour les produits pétroliers. Ces chiffres illustrent l'importance des producteurs du Moyen-Orient et des activités de raffinage en Extrême-Orient. La part des pays en développement d'Afrique dans les exportations de pétrole brut (17,8 %) a été supérieure à celle des pays en développement d'Amérique (14,5 %). Toutefois, pour les exportations de produits pétroliers, la situation a été l'inverse – 7,0 % pour les pays en développement d'Afrique et 17,9 % pour ceux d'Amérique. Les pays en développement d'Asie se sont également adjugé la part la plus importante des exportations de marchandises solides (16,6 %), suivis des pays en développement d'Amérique (10,7 %) et d'Afrique (1,6 %).

S'agissant des importations de pétrole brut, la part des pays en développement d'Asie a été de 17,4 % du total mondial. Les parts des pays en développement d'Amérique et d'Afrique ont été de 5,0 % et 2,8 % respectivement. En ce qui concerne les importations de produits pétroliers, les parts des pays en développement d'Asie, d'Amérique et d'Afrique ont été de 28,6 %, 10,4 % et 3,1 % respectivement. Les importations de pétrole brut des pays en développement d'Europe ont représenté 0,4 % des importations mondiales, à égalité avec le pourcentage des importations de produits pétroliers. Les pays en développement d'Océanie ont importé des

quantités négligeables de pétrole brut, ce qui se conçoit vu les faibles capacités de raffinage de la région, alors que leurs importations de produits pétroliers ont représenté 1,1 % des importations mondiales.

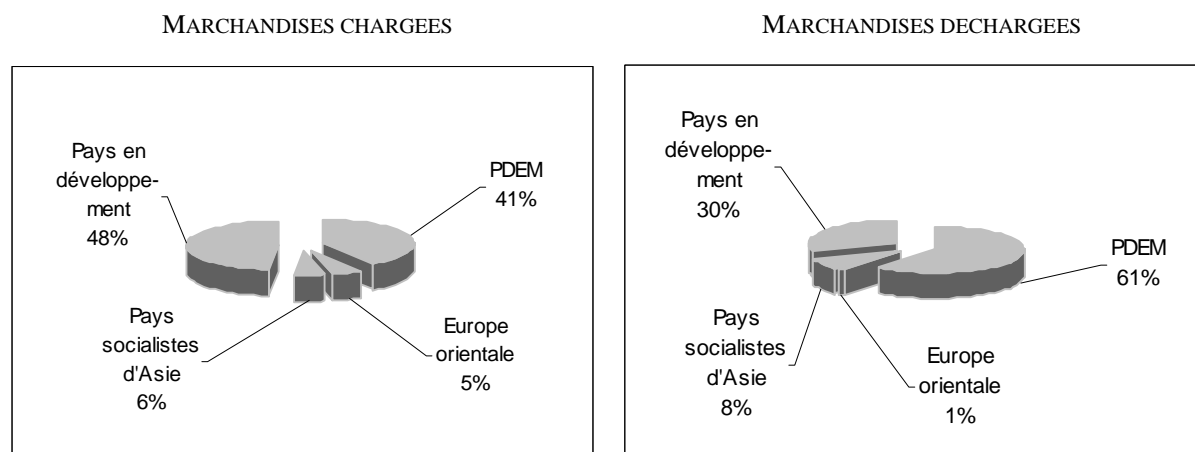
En 2003, les pays socialistes d'Asie ont représenté 5,6 % et 8,0 % des importations mondiales. Ces dernières années, l'accroissement des importations a été lié au rôle plus important joué par le commerce dans le développement

économique de la Chine et au taux de croissance économique élevé de ce pays. Les pays d'Europe centrale et orientale (y compris l'ancienne URSS) ont obtenu la plus grande part des exportations, 5,3 %, grâce aux expéditions de pétrole brut et de produits pétroliers en provenance de la mer Noire et de la mer Baltique. Les marchandises importées dans ces pays par voie maritime ont représenté 1,4 % du total mondial, et ont été complétées de marchandises d'autres pays européens par voie terrestre.

GRAPHIQUE 3

### Trafic maritime mondial par groupes de pays

(répartition en pourcentage du volume des chargements et des déchargements, 2004)



Source : Secrétariat de la CNUCED, d'après des données communiquées par des pays déclarants et d'autres sources spécialisées.

## 6. Demande de services de transport maritime

Le tableau 5 fournit des données sur la demande totale de services de transport maritime exprimée en tonnes-milles. En 2003, les transports maritimes internationaux ont totalisé 24 589 milliards de tonnes-milles, avec une croissance à 5,9 %. Le tonnage de marchandises transportées a augmenté de 3,7 %, tandis que la distance moyenne de transport augmentait pendant l'année.

La demande accrue de moyens de transport du pétrole brut et des produits pétroliers a entraîné une augmentation de 5,9 % des tonnes-milles de ces produits, soit une remarquable expansion après une contraction de deux ans. Cela indique que les fournitures de pétrole brut sont acheminées sur des distances plus considérables, notamment lorsqu'elles proviennent de sources proches de la mer Noire et de la mer Baltique et sont destinées à

l'Europe et, surtout, à l'Amérique du Nord. Ces chiffres dénotent également l'expansion temporaire des trajets effectués pour la livraison du pétrole brut qui est destinée à remplacer les fournitures du Venezuela aux États-Unis. Pour l'ensemble des vracs secs, les tonnes-milles ont également augmenté de 5,9 %, tandis que le tonnage transporté augmentait de 3,8 %. Cela indique également le franchissement de plus longues distances entre l'origine des cargaisons et leurs destinations. Toutefois, la ventilation des vracs secs indique que l'inverse est également vrai pour cinq principaux vracs secs dont les tonnes-milles ont augmenté de 8,0 %, tandis que le volume des cargaisons a augmenté de 9,1 %. En ce qui concerne les cargaisons sèches restantes, les vracs de moindre importance et les cargaisons de ligne, les lignes d'approvisionnement ont été prolongées; les tonnes-milles ont augmenté de 3,6 % pour un total de 6 675 milliards, et le volume de fret n'a augmenté que de 0,9 %.



TABLEAU 5

**Trafic maritime mondial, en tonnes-milles, certaines années**  
(en milliards de tonnes-milles)

| Année | Pétrole      |                           |                     | Minerai de fer | Charbon | Grains <sup>a</sup> | Cinq principaux vrac secs | Autres marchandises solides | Total mondial |
|-------|--------------|---------------------------|---------------------|----------------|---------|---------------------|---------------------------|-----------------------------|---------------|
|       | Pétrole brut | Produits pétroliers bruts | Produits pétroliers |                |         |                     |                           |                             |               |
| 1970  | 5 597        | 890                       | 6 487               | 1 093          | 481     | 475                 | 2 049                     | 2 118                       | 10 654        |
| 1975  | 8 882        | 845                       | 9 727               | 1 471          | 621     | 734                 | 2 826                     | 2 810                       | 15 363        |
| 1980  | 8 385        | 1 020                     | 9 405               | 1 613          | 952     | 1 087               | 3 652                     | 3 720                       | 16 777        |
| 1985  | 4 007        | 1 150                     | 5 157               | 1 675          | 1 479   | 1 004               | 4 480                     | 3 428                       | 13 065        |
| 1990  | 6 261        | 1 560                     | 7 821               | 1 978          | 1 849   | 1 073               | 5 259                     | 4 041                       | 17 121        |
| 1995  | 7 225        | 1 945                     | 9 170               | 2 287          | 2 176   | 1 160               | 5 953                     | 5 065                       | 20 188        |
| 2000  | 8 180        | 2 085                     | 10 265              | 2 545          | 2 509   | 1 244               | 6 638                     | 6 113                       | 23 016        |
| 2001  | 8 074        | 2 105                     | 10 179              | 2 575          | 2 552   | 1 322               | 6 782                     | 6 280                       | 23 241        |
| 2002  | 7 848        | 2 050                     | 9 898               | 2 731          | 2 549   | 1 241               | 6 879                     | 6 440                       | 23 217        |
| 2003  | 8 330        | 2 155                     | 10 485              | 3 030          | 2 700   | 1 335               | 7 429                     | 6 675                       | 24 589        |

Source : Fearnleys, *Review 2003*.

<sup>a</sup> Blé, maïs, orge, avoine, seigle, sorgho et fèves de soja.



## Chapitre 2

### STRUCTURE ET REGIME DE PROPRIETE DE LA FLOTTE MONDIALE

*Le présent chapitre détermine la dynamique de l'offre maritime mondiale. Des informations avec des données complètes sur la structure et le régime de propriété de la flotte mondiale y sont fournies. Les livraisons et démolitions de navires, le tonnage en commande, les prix des navires neufs et les marchés des navires d'occasion y sont également analysés.*

#### A. STRUCTURE DE LA FLOTTE MONDIALE

##### 1. Principaux types de navires

La figure 4 et le tableau 6 contiennent des séries chronologiques comparatives sur la flotte mondiale pour 2002, 2003 et 2004. Au 1er janvier 2004, le tonnage de la flotte marchande mondiale s'élevait à 857,0 millions de tonnes de port en lourd (tpl), chiffre supérieur de 1,5 % à celui de 2003, année où il avait déjà augmenté de 2,3 % par rapport à celui de 2002. Cette augmentation est inférieure à celles des deux années précédentes. Les livraisons de navires neufs ont représenté 49,2 millions de tpl, tandis que les démolitions et les pertes se sont chiffrées à 25,6 millions de tpl. Il en est résulté un gain net de 23,6 millions de tpl en 2003.

En 2003, le tonnage des navires-citernes a augmenté d'un très bon 4,1 % et celui des vraquiers de 2,5 %. Ces deux types de navires ont représenté 72,9 % du tonnage total, soit une légère augmentation par rapport aux 71,6 % de 2002. La flotte de navires de charge classiques a encore diminué en 2003, quoique à un rythme plus lent que l'année précédente, à savoir 2,5 %; cette catégorie représente maintenant 11,1 % du total de la flotte mondiale. S'agissant du tonnage de port en lourd, la flotte de porte-conteneurs a augmenté de 7,7 millions de tpl, soit 9,3 %, et représente maintenant 10,6 % du total de la flotte mondiale. Ce taux d'augmentation relativement élevé reflète la proportion croissante de produits manufacturés faisant l'objet du trafic, généralement par porte-conteneurs. Le tonnage de port en lourd des transporteurs de gaz liquide (essentiellement GNL et GPL) et des transbordeurs et autres navires à passagers a augmenté régulièrement.

##### 2. Flotte mondiale de porte-conteneurs

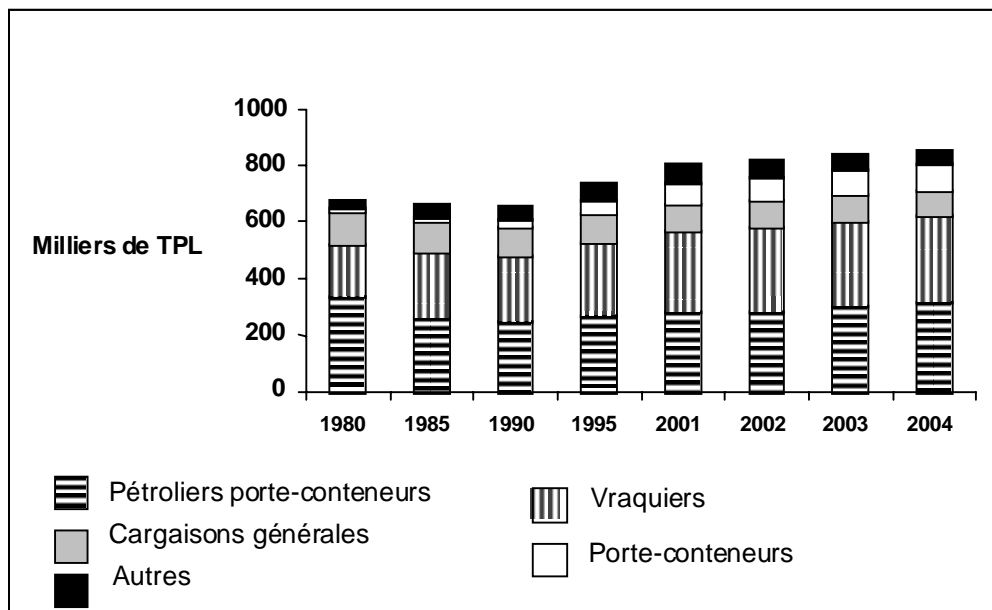
La flotte mondiale de porte-conteneurs cellulaires intégraux s'est encore sensiblement accrue en 2003, tant en nombre d'unités qu'en capacité EVP, pour s'établir, début 2004, à 3 054 navires d'une capacité totale de 6 437 218 EVP, soit un accroissement de 5,7 % du nombre de navires et de 9,2 % de la capacité EVP par rapport à l'année précédente (voir le tableau 7). La taille des navires a également continué à augmenter, la capacité de charge moyenne par unité passant de 1 944 EVP en 2002 à 2 108 EVP en 2004, avec la construction d'unités de plus gros tonnage dans le but de réaliser des économies d'échelle. À la fin de 2003, l'intérêt très net pour les gros porte-conteneurs ne s'était pas démenti. Les unités de plus de 3 000 EVP ont constitué 70,5 % du total des livraisons de tonnage cellulaire de l'année et 81,6 % des commandes enregistrées.

##### 3. Répartition par âge de la flotte marchande mondiale

Le tableau 8 fournit des données sur la répartition moyenne par âge de la flotte marchande mondiale par catégories de navires et par groupes de navires et territoires. La moyenne d'âge de l'ensemble de la flotte mondiale a baissé légèrement pour s'établir à 12,5 ans. En ce qui concerne les différentes catégories de navires, l'âge moyen des navires-citernes a baissé de près d'un an, s'établissant à 10,9 ans en 2003. La proportion de navires-citernes de 15 ans et plus est tombée de 33,5 % en 2002 à 29,9 % en 2003, ce qui reflète un niveau identique d'activités de démolition, lesquelles ont atteint 18,4 millions de tpl en 2003 contre 18,1 millions de tpl en 2002. La moyenne d'âge de la flotte de vraquiers a légèrement

GRAPHIQUE 4

## Composition de la flotte mondiale par principaux types de navires, différentes années



Source : Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED sur la base de données communiquées par Lloyd's Register – Fairplay.

augmenté pour passer à 12,9 ans en 2003. Les porte-conteneurs constituent toujours la catégorie de navires la plus jeune en 2003, avec un âge moyen de 9,2 années, soit un peu plus que les 9,1 années d'âge moyen l'année précédente. Cette tendance se reflète également dans la proportion des navires de zéro à quatre ans d'âge – 32,3 %, la plus élevée pour toutes les catégories de navires.

Par groupes de pays, c'est dans les pays développés à économie de marché que la moyenne d'âge des navires a été la plus basse – soit 10,9 années contre 11,7 ans en 2002. La tendance à une diminution de la moyenne d'âge de la flotte, apparue il y a quelques années, s'est poursuivie dans ces pays. Également dans ce groupe, l'âge moyen des navires-citernes a diminué de plus d'une année pour s'établir à 9,0 années en 2003, contre 10,5 années en 2002. Cette tendance reflète le bannissement du tonnage ancien par l'Union européenne, mesure prise après le naufrage du Prestige. Les principaux pays de libre immatriculation se situent à la seconde place pour l'âge moyen de l'ensemble des navires (11,9 ans en 2003 contre 12,1 ans en 2002), bien que la tendance à faire enregistrer les navires neufs sous pavillon de libre immatriculation se soit ralentie. L'âge moyen de l'ensemble des navires immatriculés dans les pays en développement (à l'exclusion des grands pays de libre immatriculation) a diminué de près d'une demi-

année en 2003 pour se situer à 13,1 ans, contre 13,5 ans en 2002. En ce qui concerne ce groupe, l'âge moyen des navires de charge classique est tombé à 18,8 ans, tandis que celui des porte-conteneurs n'a connu qu'une hausse mineure, soit 8,8 ans. L'âge moyen des navires immatriculés dans les pays socialistes d'Asie est passé à 17,6 ans en 2003. Les pays d'Europe centrale et orientale ont toujours la flotte la plus ancienne (20,7 ans en 2003 contre 20,1 ans en 2002), et les navires construits de plus de 15 ans représentent plus des quatre cinquièmes de l'ensemble de la flotte, tandis que les vraquiers constituent la catégorie de navires la plus ancienne avec 23,3 ans.

#### 4. Livraison de navires neufs

Les activités de construction navale, exprimées en tonnes de port en lourd, ont atteint un niveau sans précédent, 49,2 millions de tpl ayant été livrés en 2003 (voir le tableau 9) soit une faible augmentation par rapport aux chiffres records enregistrés en 2002 (49,0 millions de tpl). Le nombre total d'unités livrées est passé à 1 707 en 2003 contre 1 539 en 2002 (10,9 %). Ce chiffre élevé est essentiellement dû aux livraisons de navires-citernes, qui se sont établies à 30,7 millions de tpl, soit une augmentation impressionnante de 31,2 % par rapport au niveau de 2002, et le nombre de nouveaux navires est

passé de 182 unités en 2002 à 293 unités en 2003. La taille moyenne de ces navires était de 105 000 tpl. À l'inverse, les livraisons de vraquiers ont diminué de 2,0 millions de tpl, soit environ 14,2 %, par rapport au niveau de 2002. Une autre caractéristique à noter est la taille importante des vraquiers livrés en 2003. L'année précédente, le

tonnage moyen en lourd avait été de 62 400, alors qu'il a été de 68 300 en 2003. Les nouvelles constructions d'autres types de navires, y compris les navires de charge classiques et porte-conteneurs, ont été plus nombreuses, mais le tonnage en lourd a diminué de 1 235 unités et de 6,2 millions de tpl en 2003.

TABLEAU 6

**Répartition de la flotte mondiale par grandes catégories de navires, 2002-2004<sup>a</sup>**  
(en milliers de tpl – chiffres au 1<sup>er</sup> janvier)

| <i>Principaux types de navires</i>                      | <i>2002</i>             | <i>2003</i>             | <i>2004</i>             | <i>Variations en pourcentage 2003/2004</i> |
|---|-------------------------|-------------------------|-------------------------|--|
| <b>Navires citernes</b>                                 | 285 519<br><i>34,6</i>  | 304 396<br><i>36,1</i>  | 316 759<br><i>37,0</i>  | 4,1  |
| <b>Vraquiers</b>  | 294 588<br><i>35,7</i>  | 300 131<br><i>35,6</i>  | 307 661<br><i>35,9</i>  | 2,5  |
| <b>Minéraliers<br/>    vraquiers<br/>    pétroliers</b> | 14 456<br><i>1,8</i>    | 12 612<br><i>1,5</i>    | 12 110<br><i>1,4</i>    | -4,0<br>2,8                                |
| <b>Minéraliers<br/>    vraquiers</b>                    | 280 132<br><i>33,9</i>  | 287 519<br><i>34,1</i>  | 295 551<br><i>34,5</i>  | 2,8  |
| <b>Navires de charge classiques</b>                     | 99 872<br><i>12,1</i>   | 97 185<br><i>11,5</i>   | 94 768<br><i>11,1</i>   | -2,5                                       |
| <b>Porte-conteneurs</b>                                 | 77 095<br><i>9,3</i>    | 82 793<br><i>9,8</i>    | 90 462<br><i>10,6</i>   | 9,3  |
| <b>Autres types de navires</b>                          | 68 578<br><i>8,3</i>    | 59 730<br><i>7,1</i>    | 47 324<br><i>5,5</i>    | -20,8                                      |
| <b>Méthaniers</b>                                       | 19 074<br><i>2,3</i>    | 19 469<br><i>2,3</i>    | 20 947<br><i>2,4</i>    | 7,6  |
| <b>Chimiquiers</b>                                      | 7 974<br><i>1,0</i>     | 8 027<br><i>1,0</i>     | 8 004<br><i>0,9</i>     | -0,3                                       |
| <b>Navires-citernes divers</b>                          | 785<br><i>0,1</i>       | 906<br><i>0,1</i>       | 947<br><i>0,1</i>       | 4,5  |
| <b>Transbordeurs et autres navires à passagers</b>      | 5 319<br><i>0,6</i>     | 5 495<br><i>0,7</i>     | 5 561<br><i>0,6</i>     | 1,2  |
| <b>Autres navires</b>                                   | 35 426<br><i>4,3</i>    | 25 833<br><i>3,1</i>    | 11 865<br><i>1,4</i>    | -54,1                                      |
| <b>Total mondial</b>                                    | 825 652<br><i>100,0</i> | 844 235<br><i>100,0</i> | 856 974<br><i>100,0</i> | 1,5  |

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register – Fairplay.

<sup>a</sup> Les parts en pourcentage sont indiquées en italique.

TABLEAU 7

**Porte-conteneurs cellulaires intégraux, répartition de la flotte mondiale et de la capacité EVP  
par groupes de pays, en 2002, 2003 et 2004<sup>a</sup>**  
(chiffres au 1<sup>er</sup> janvier)

| <i>Pavillons d'immatriculation par<br/>groupes de pays</i>  | <i>Nombre de navires</i> |                       |                       | <i>Capacité EVP et parts<br/>en pourcentage</i> |                           |                           |
|---|--------------------------|-----------------------|-----------------------|---|---------------------------|---------------------------|
|   | <i>2002</i>              | <i>2003</i>           | <i>2004</i>           | <i>2002</i>                                     | <i>2003</i>               | <i>2004</i>               |
| <b>Total mondial</b>  | 2 755<br><i>100,0</i>    | 2 890<br><i>100,0</i> | 3 054<br><i>100,0</i> | 5 356 650<br><i>113,2</i>                       | 5 896 154<br><i>100,0</i> | 6 437 218<br><i>100,0</i> |
| <b>Pays développés à économie de marché</b>   | 759<br><i>27,5</i>       | 798<br><i>27,6</i>    | 824<br><i>27,0</i>    | 1 785 609<br><i>37,7</i>                        | 2 019 918<br><i>34,3</i>  | 2 147 550<br><i>33,4</i>  |
| <b>Principaux pays de libre immatriculation</b>   | 1 117<br><i>40,5</i>     | 1 166<br><i>40,3</i>  | 1 224<br><i>40,1</i>  | 2 317 543<br><i>49,0</i>                        | 2 591 977<br><i>44,0</i>  | 2 922 805<br><i>45,4</i>  |
| <b>Total des pays développés à économie de<br/>marché et principaux pays de libre<br/>immatriculation</b> | 1 876<br><i>68,1</i>     | 1 964<br><i>68,0</i>  | 2 048<br><i>67,1</i>  | 4 103 152<br><i>86,7</i>                        | 4 611 895<br><i>78,2</i>  | 5 070 355<br><i>78,8</i>  |
| <b>Pays d'Europe centrale et orientale y<br/>compris l'ex-URSS</b>  | 30<br><i>1,1</i>         | 29<br><i>1,0</i>      | 35<br><i>1,1</i>      | 24 590<br><i>0,5</i>                            | 23 486<br><i>0,4</i>      | 26 813<br><i>0,4</i>      |
| <b>Pays socialistes d'Asie</b>  | 98<br><i>3,6</i>         | 104<br><i>3,6</i>     | 136<br><i>4,5</i>     | 105 344<br><i>2,2</i>                           | 114 112<br><i>1,9</i>     | 153 727<br><i>2,4</i>     |
| <b>Pays en développement</b>  | 674<br><i>24,5</i>       | 720<br><i>24,9</i>    | 779<br><i>25,5</i>    | 994 024<br><i>21,0</i>                          | 1 035 578<br><i>17,6</i>  | 1 115 019<br><i>17,3</i>  |
| <i>Dont :</i>   |                          |                       |                       |   |                           |                           |
| <b>Afrique</b>  | 10<br><i>0,4</i>         | 9<br><i>0,3</i>       | 9<br><i>0,3</i>       | 10 674<br><i>0,2</i>                            | 8 237<br><i>0,1</i>       | 9 131<br><i>0,1</i>       |
| <b>Amérique</b>   | 231<br><i>8,4</i>        | 249<br><i>8,6</i>     | 282<br><i>9,2</i>     | 273 893<br><i>5,8</i>                           | 301 618<br><i>5,1</i>     | 361 472<br><i>5,6</i>     |
| <b>Asie</b>   | 432<br><i>15,7</i>       | 462<br><i>16,0</i>    | 488<br><i>16,0</i>    | 708 883<br><i>15,0</i>                          | 725 723<br><i>12,3</i>    | 744 416<br><i>11,6</i>    |
| <b>Europe</b>   | 1                        | 0                     | 0                     | 574   | 0                         | 0                         |
| <b>Océanie</b>  | 0<br><i>0,0</i>          | 0<br><i>0,0</i>       | 0<br><i>0,0</i>       | 0<br><i>0,0</i>                                 | 0<br><i>0,0</i>           | 0<br><i>0,0</i>           |
| <b>Autres pays</b>  | 0<br><i>0,0</i>          | 0<br><i>0,0</i>       | 0<br><i>0,0</i>       | 0<br><i>0,0</i>                                 | 0<br><i>0,0</i>           | 0<br><i>0,0</i>           |
|   | 77                       | 73                    | 56                    | 129 540   | 111 083                   | 71 304                    |

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register – Fairplay.

<sup>a</sup> Les parts en pourcentage sont indiquées en italique.

TABLEAU 8

**Répartition par âge de la flotte marchande mondiale, par catégories de navires, au 1<sup>er</sup> janvier 2004**  
(pourcentage du tonnage total en *tpl*)

| Groupe de pays  | Types de navires             | 0 à   | 5 à   | 10 à   | 15 à   | 20 ans et | Âge moyen                     | Âge moyen                     |
|---|------------------------------|-------|-------|--------|--------|-----------|-------------------------------|-------------------------------|
|   |                              | 4 ans | 9 ans | 14 ans | 19 ans | plus      | (années)<br>2003 <sup>a</sup> | (années)<br>2002 <sup>a</sup> |
| <b>Total mondial</b>  | Toutes catégories de navires | 22,4  | 21,6  | 16,1   | 12,1   | 27,7      | 12,5                          | 12,6                          |
|   | Navires-citernes             | 28,2  | 20,8  | 21,0   | 11,0   | 18,9      | 10,9                          | 11,6                          |
|   | Vraquiers                    | 19,2  | 23,8  | 13,9   | 14,5   | 28,7      | 12,9                          | 12,7                          |
|   | Navires de charge classiques | 7,8   | 14,4  | 10,3   | 13,5   | 53,9      | 17,4                          | 17,0                          |
|   | Porte-conteneurs             | 32,3  | 30,5  | 15,1   | 9,5    | 12,6      | 9,2                           | 9,1                           |
|   | Autres navires               | 15,9  | 13,7  | 12,9   | 7,8    | 49,8      | 15,8                          | 16,0                          |
| <b>Pays développés à économie de marché</b>                       | Toutes catégories de navires | 27,6  | 23,8  | 16,4   | 12,4   | 19,7      | 10,9                          | 11,7                          |
|   | Navires-citernes             | 35,6  | 23,9  | 18,7   | 10,8   | 11,0      | 9,0                           | 10,5                          |
|   | Vraquiers                    | 17,6  | 25,1  | 14,1   | 17,0   | 26,1      | 12,8                          | 13,1                          |
|   | Navires de charge classiques | 17,6  | 19,8  | 14,0   | 13,9   | 34,7      | 13,9                          | 13,7                          |
|   | Porte-conteneurs             | 34,2  | 29,5  | 15,5   | 10,6   | 10,2      | 8,8                           | 8,7                           |
|   | Autres navires               | 17,6  | 17,3  | 14,8   | 9,7    | 40,7      | 14,5                          | 14,7                          |
| <b>Principaux pays de libre immatriculation</b>                   | Toutes catégories de navires | 23,7  | 23,0  | 16,7   | 11,8   | 24,9      | 11,9                          | 12,1                          |
|   | Navires-citernes             | 27,3  | 20,5  | 23,1   | 10,9   | 18,2      | 10,9                          | 11,6                          |
|   | Vraquiers                    | 21,7  | 25,1  | 13,3   | 13,4   | 26,5      | 12,3                          | 12,0                          |
|   | Navires de charge classiques | 7,5   | 20,7  | 11,8   | 16,2   | 43,6      | 16,0                          | 15,8                          |
|   | Porte-conteneurs             | 34,5  | 29,1  | 14,6   | 9,1    | 12,7      | 9,0                           | 9,1                           |
|   | Autres navires               | 17,9  | 14,3  | 11,5   | 2,9    | 53,3      | 15,8                          | 16,0                          |
| <b>Total partiel</b>  | Toutes catégories de navires | 25,1  | 23,3  | 16,6   | 12,0   | 23,0      | 11,6                          | 11,9                          |
|   | Navires-citernes             | 30,8  | 21,9  | 21,3   | 10,9   | 15,2      | 10,1                          | 11,2                          |
|   | Vraquiers                    | 20,7  | 25,1  | 13,5   | 14,3   | 26,4      | 12,4                          | 12,2                          |
|   | Navires de charge classiques | 11,5  | 20,4  | 12,7   | 15,3   | 40,1      | 15,2                          | 15,0                          |
|   | Porte-conteneurs             | 34,4  | 29,3  | 14,9   | 9,8    | 11,6      | 8,9                           | 9,0                           |
|   | Autres navires               | 17,7  | 15,9  | 13,2   | 6,5    | 46,6      | 15,1                          | 15,3                          |
| <b>Pays d'Europe centrale et orientale</b>                        | Toutes catégories de navires | 1,6   | 2,9   | 6,6    | 18,0   | 70,8      | 20,7                          | 20,1                          |
|   | Navires-citernes             | 4,9   | 3,4   | 1,6    | 15,8   | 74,4      | 20,7                          | 20,4                          |
|   | Vraquiers                    | 0,0   | 0,0   | 0,2    | 17,5   | 82,3      | 22,3                          | 20,6                          |
|   | Navires de charge classiques | 1,1   | 3,2   | 9,0    | 17,2   | 69,5      | 20,6                          | 20,2                          |
|   | Porte-conteneurs             | 0,0   | 19,1  | 12,5   | 27,0   | 41,4      | 17,2                          | 15,9                          |
|   | Autres navires               | 1,2   | 2,2   | 13,3   | 21,5   | 61,8      | 20,0                          | 19,6                          |
| <b>Pays socialistes d'Asie</b>                                    | Toutes catégories de navires | 10,4  | 8,8   | 12,0   | 13,1   | 55,7      | 17,6                          | 16,7                          |
|   | Navires-citernes             | 17,4  | 7,5   | 18,1   | 15,5   | 41,5      | 15,4                          | 16,3                          |
|   | Vraquiers                    | 6,7   | 12,5  | 8,8    | 11,4   | 60,5      | 18,2                          | 17,2                          |
|   | Navires de charge classiques | 3,1   | 4,8   | 4,8    | 11,1   | 76,2      | 20,8                          | 20,6                          |
|   | Porte-conteneurs             | 23,1  | 9,5   | 25,8   | 17,7   | 23,9      | 12,9                          | 13,4                          |
|   | Autres navires               | 17,4  | 7,5   | 18,1   | 15,5   | 41,5      | 15,4                          | 16,3                          |
| <b>Pays en développement (sauf pays de libre immatriculation)</b> | Toutes catégories de navires | 20,6  | 20,2  | 16,3   | 12,0   | 30,9      | 13,1                          | 13,5                          |
|   | Navires-citernes             | 27,2  | 19,5  | 19,8   | 11,0   | 22,5      | 11,4                          | 12,5                          |
|   | Vraquiers                    | 17,6  | 21,9  | 17,0   | 15,7   | 27,8      | 13,1                          | 12,8                          |
|   | Navires de charge classiques | 6,2   | 10,5  | 8,1    | 10,8   | 64,4      | 18,8                          | 19,1                          |
|   | Porte-conteneurs             | 28,9  | 40,0  | 12,9   | 5,7    | 12,4      | 8,8                           | 8,7                           |
|   | Autres navires               | 14,1  | 8,5   | 12,3   | 9,1    | 55,9      | 17,0                          | 17,5                          |

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register – Fairplay.

<sup>a</sup> Pour calculer l'âge moyen, on a postulé que, dans chaque groupe d'âge, la structure par âge correspondait à une répartition régulière entre la limite inférieure et la limite supérieure. Pour les navires de 20 ans ou plus, on a postulé que l'âge médian était de 23,5 ans.

TABLEAU 9

## Livraison de navires neufs, différentes années

| Année | Pétroliers <sup>a</sup> |                 | Transporteurs mixtes <sup>a</sup> |                 | Transporteurs de vrac sec <sup>a</sup> |                 | Autres navires <sup>b</sup> |                 | Total             |                 |
|-------|-------------------------|-----------------|-----------------------------------|-----------------|--|-----------------|-----------------------------|-----------------|-------------------|-----------------|
|       | Nombre de navires       | Millions de tpl | Nombre de navires                 | Millions de tpl | Nombre de navires                      | Millions de tpl | Nombre de navires           | Millions de tpl | Nombre de navires | Millions de tpl |
| 1980  | 7,0                     | 4               | 0,4                               | 135             | 4,7                                    | 548             | 6,0                         | 786             | 18,0              | 99              |
| 1985  | 3,9                     | 10              | 0,7                               | 339             | 14,7                                   | 529             | 5,0                         | 95              | 25,0              | 72              |
| 1990  | 8,7                     | 0               | 0,0                               | 119             | 9,6                                    | 523             | 4,0                         | 723             | 23,0              | 81              |
| 1997  | 7,5                     | 3               | 0,3                               | 299             | 18,8                                   | 696             | 10,2                        | 1 067           | 36,8              | 69              |
| 1998  | 12,6                    | 0               | 0,0                               | 217             | 11,6                                   | 704             | 11,1                        | 1 041           | 35,3              | 120             |
| 1999  | 19,1                    | 4               | 0,4                               | 195             | 13,0                                   | 585             | 8,4                         | 940             | 40,5              | 161             |
| 2000  | 154                     | 20,8            | 0                                 | 0,0             | 188                                    | 13,1            | 1 202                       | 10,5            | 1 544             | 44,4            |
| 2001  | 112                     | 14,4            | 0                                 | 0,0             | 310                                    | 21,0            | 1 048                       | 9,8             | 1 470             | 45,2            |
| 2002  | 182                     | 23,4            | 0                                 | 0,0             | 226                                    | 14,1            | 1 131                       | 11,5            | 1 539             | 49,0            |
| 2003  | 293                     | 30,7            | 2                                 | 0,2             | 177                                    | 12,1            | 1 235                       | 6,2             | 1 707             | 49,2            |

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Fearnleys, Review, diverses livraisons.

<sup>a</sup> Navires de plus de 10 000 tpl.

<sup>b</sup> Navires de charge, de haute mer, de plus de 1 000 tonneaux de jauge brute (tjb).

<sup>c</sup> Chiffres provisoires.

## 5. Démolition

Les tableaux 10, 11 et 12 montrent l'évolution du tonnage, des types et de la moyenne d'âge des navires ferraillés. En 2003, le tonnage total vendu aux chantiers de démolition (25,6 millions de tpl a augmenté de 16,1 % par rapport à l'année précédente. Il a représenté 3,0 % du total mondial de port en lourd, contre 3,6 % en 2002. Les ventes de navires-citernes destinés à être démolis ont augmenté de 1,6 % pour s'établir à 18,4 millions de tpl; les effets combinés de la volatilité des taux d'affrètement et de la forte demande d'acier en Chine ont augmenté les prix de démolition jusqu'à plus de 300 dollars par tonne. Le nombre d'ULCC/VLCC vendus aux chantiers de démolition est passé de 35 unités en 2002 à 28 unités en 2003. Celui de Suezmax est demeuré stable à 14 unités en 2003, tandis que celui d'Aframax a nettement augmenté, passant de 20 unités en 2002 à 35 unités en 2003. Dans la catégorie plus restreinte des transporteurs de brut, le nombre de navires vendus à la ferraille a également augmenté : 66 navires vendus pour être ferraillés en 2002, contre 80 unités en 2003. L'âge

moyen des navires-citernes envoyés à la casse a augmenté d'une année pour se situer à 29,3 ans en 2003. Le nombre de vraquiers vendus à la ferraille a diminué de 44,1 % pour s'établir à 3,3 millions de tpl en 2003, et le nombre de transporteurs mixtes a diminué des deux tiers environ pour s'établir à 0,5 million de tpl en 2003. On a observé une diminution du nombre des vraquiers de toutes tailles vendus à la casse. Les ventes à la casse de navires de plus de 120 000 tpl sont passées de 5 unités en 2002 à 2 unités en 2003. En ce qui concerne les navires de 60 000 à 120 000 tpl, les ventes ont également diminué, passant de 26 unités en 2002 à 8 unités en 2003. Les ventes à la casse de Handymax ont légèrement diminué, passant de 11 unités en 2002 à 9 unités en 2003. L'âge moyen de tous les transporteurs de vrac sec démolis a été de 26,5 en 2003, c'est-à-dire un peu inférieur à celui de l'année précédente. La durée de vie utile des autres types de navires a été différente en 2003, puisque les porte-conteneurs vendus pour démolition avaient un âge moyen de 25,5 ans et que les navires de charge classiques avaient une moyenne d'âge de 29,3 ans. La démolition des navires a suscité des préoccupations en raison des



inquiétudes concernant l'environnement. En octobre, l'Hesperus, vendu pour démolition en Inde, n'a pas été autorisé par le Ministère de l'environnement à s'échouer à Alang (Gujarat), à la suite d'allégations selon lesquelles il contenait des substances chimiques dangereuses qui n'avaient pas été éliminées avant d'entrer dans le pays. Antérieurement, un événement similaire s'était

TABLEAU 10

## Évolution des ventes à la casse, 1990 et 1999-2003

| <i>Tonnage démolé</i>   | <i>1990</i> | <i>1999</i> | <i>2000</i> | <i>2001</i> | <i>2002</i> | <i>2003</i> |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| <b>Tonnage vendu à la casse (millions de tpl)</b>                         | 16,9        | 30,7        | 22,2        | 27,8        | 30,5        | 25,6        |
| <b>Part du tonnage démolé en pourcentage de la flotte mondiale totale</b> | 2,4         | 3,9         | 2,7         | 3,4         | 3,6         | 3,0         |

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de Fearnleys, *Review*, diverses livraisons et de Lloyd's Register – Fairplay.

TABLEAU 11

Tonnage déclaré à la casse, par catégories de navires, 1999-2003  
(millions de tpl et pourcentages)

| <i>Années</i> | <i>Millions de tpl</i>  |                             |                  |                       |              |                        | <i>Pourcentage</i> |                         |                             |                  |                       |              |
|---------------|-------------------------|-----------------------------|------------------|-----------------------|--------------|------------------------|--------------------|-------------------------|-----------------------------|------------------|-----------------------|--------------|
|               | <i>Navires-citernes</i> | <i>Transporteurs mixtes</i> | <i>Vraquiers</i> | <i>Autres navires</i> | <i>Total</i> | <i>Flotte mondiale</i> | <i>Total</i>       | <i>Navires-citernes</i> | <i>Transporteurs mixtes</i> | <i>Vraquiers</i> | <i>Autres navires</i> | <i>Total</i> |
| <b>1999</b>   | 16,7                    | 1,1                         | 9,7              | 3,2                   | 30,7         | 799,0                  | 3,8                | 54,2                    | 3,7                         | 31,5             | 10,6                  | 100,0        |
| <b>2000</b>   | 13,5                    | 1,0                         | 4,6              | 3,1                   | 22,2         | 808,4                  | 2,7                | 60,9                    | 4,3                         | 20,8             | 14,0                  | 100,0        |
| <b>2001</b>   | 15,7                    | 0,8                         | 8,1              | 3,2                   | 27,8         | 825,7                  | 3,4                | 56,5                    | 2,7                         | 29,1             | 11,7                  | 100,0        |
| <b>2002</b>   | 18,1                    | 1,6                         | 5,9              | 4,9                   | 30,5         | 844,2                  | 3,6                | 59,3                    | 5,2                         | 19,3             | 16,1                  | 100,0        |
| <b>2003</b>   | 18,4                    | 0,5                         | 3,3              | 3,4                   | 25,6         | 857,0                  | 3,0                | 71,9                    | 2,0                         | 12,9             | 13,3                  | 100,0        |

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Fearnleys, *Review*, diverses livraisons.

TABLEAU 12

Âge moyen des navires vendus à la casse par catégories, de 1999 à 2003<sup>a</sup>  
(années)

| <i>Année</i> | <i>Navires-citernes</i> | <i>Transporteurs de vrac sec</i> | <i>Porte-conteneurs</i> | <i>Navires de charge classiques</i> |
|--------------|-------------------------|----------------------------------|-------------------------|-------------------------------------|
| <b>1999</b>  | 26,2                    | 25,0                             | 24,8                    | 26,7                                |
| <b>2000</b>  | 26,9                    | 25,9                             | 25,7                    | 27,3                                |
| <b>2001</b>  | 28,0                    | 26,7                             | 26,9                    | 27,4                                |
| <b>2002</b>  | 28,3                    | 26,6                             | 26,0                    | 28,2                                |
| <b>2003</b>  | 29,3                    | 26,5                             | 25,5                    | 29,3                                |

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de l'Institute of Shipping Economics and Logistics (2004), *Shipping Statistics and Market Review*, janvier/février, tableau I-1.3.2.

<sup>a</sup> Navires de 300 tjb ou plus.

produit en Turquie dans un cas de violation de la Convention de Bâle qui interdit notamment l'importation de déchets nocifs. En novembre, l'Agence environnementale du Royaume-Uni a annulé, pour des raisons de protection de l'environnement, une licence d'importation des États-Unis de 13 unités de la réserve navale destinées à être ferrallées. À la fin de l'année, une étude de viabilité a été effectuée aux Pays-Bas en rapport avec un "dock de recyclage vert" destiné à la démolition des navires.

## B. PROPRIÉTÉ DE LA FLOTTE MONDIALE

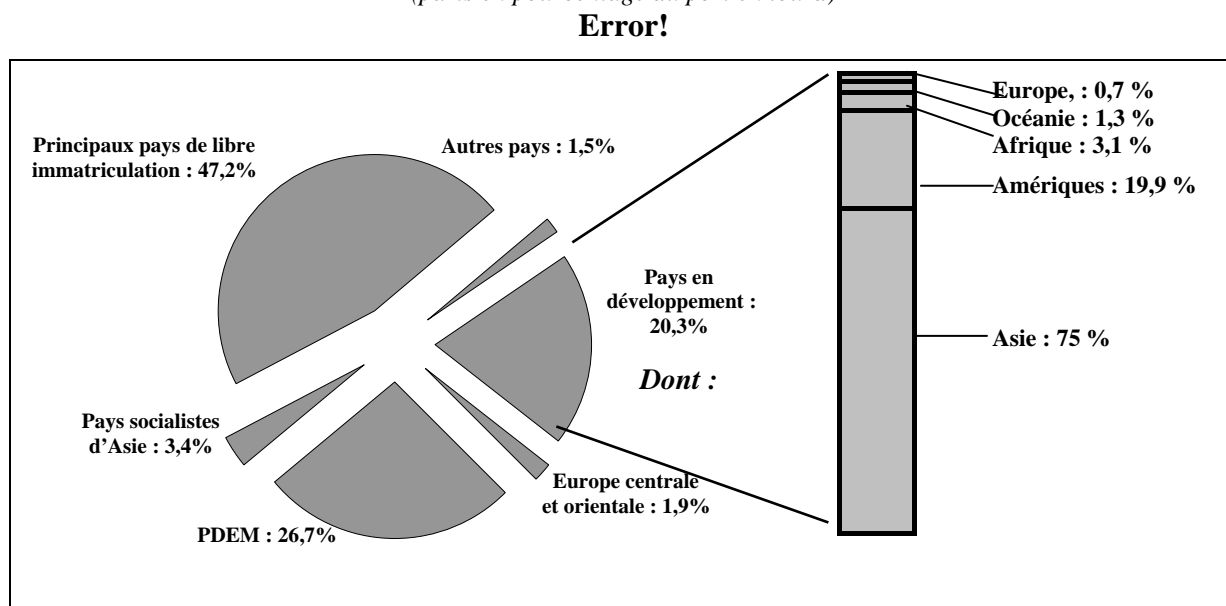
### 1. Répartition du tonnage mondial par groupes de pays

La flotte mondiale a continué de grandir en 2003 au taux de 1,5 %, pour s'établir à 857,0 millions de tpl (voir graphique 5 et tableau 13. Le taux de croissance du tonnage des pays développés à économie de marché a représenté plus de quatre fois celui de la flotte mondiale totale, atteignant 6,1 % (soit une augmentation de 13,3 millions de tpl pour s'établir à 230,4 millions de tpl). Ces chiffres sont censés refléter les mesures prises par certains pays de l'Union européenne pour appliquer des droits de tonnage plutôt que le régime standard de taxation aux navires immatriculés dans le pays, ainsi que les directives régissant l'aide de

l'État approuvées par l'Union européenne en octobre 2003. Le tonnage des principaux pays de libre immatriculation a légèrement augmenté en 2003 de 1,0 million de tpl pour s'établir à 399,5 millions de tpl. Les deux tiers environ de ces flottes contrôlées appartiennent à des pays développés à économie de marché et le reste à des pays en développement. La part de la flotte mondiale immatriculée dans les pays en développement a continué d'augmenter, passant de 10,1 millions de tpl (5,9 % en 2003) à 181,4 millions de tpl. Cette augmentation est le résultat des investissements effectués par les armateurs des pays en développement d'Asie dont les flottes ont augmenté de 9,1 millions de tpl (7,2 %) pour passer à 136,0 millions de tpl, ce qui représente 75,0 % de la flotte totale des pays en développement. Les flottes des pays en développement d'Asie et d'Amérique ont augmenté dans la même mesure (0,4 million de tpl) pour atteindre 5,7 et 36,0 millions de tpl respectivement. Une légère diminution de 0,1 million de tpl a été observée en ce qui concerne la flotte des pays en développement d'Europe, tandis que les flottes restreintes des pays en développement d'Océanie sont passées de 0,4 million de tpl à 2,4 millions de tpl. Les flottes des pays socialistes d'Asie et des pays d'Europe centrale et orientale ont évolué dans un sens différent en 2003, avec une diminution de 0,2 million de tpl dans le premier cas et une expansion de 1,6 million de tpl dans le deuxième cas.

GRAPHIQUE 5

#### Répartition du tonnage mondial par groupes de pays, au 1<sup>er</sup> janvier 2004 (parts en pourcentage du port en lourd)



Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register - Fairplay.

TABLEAU 13

**Répartition du tonnage mondial (exprimé en tpl) par groupes de pays d'immatriculation,  
1980, 1990, 2002, 2003 et 2004<sup>a</sup>**  
(chiffres au 1<sup>er</sup> janvier)

| Pavillon d'immatriculation par groupes<br>de pays               | Tonnage et parts en pourcentage <sup>b</sup> en million de tpl |                       |                       |                       |                       |
|---|--|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
|   | 1980 <sup>c</sup>  | 1990 <sup>d</sup>     | 2002                  | 2003                  | 2004                  |
| <b>Total mondial</b>  | 682,8<br><i>100,0</i>  | 658,4<br><i>100,0</i> | 825,7<br><i>100,0</i> | 844,2<br><i>100,0</i> | 857,0<br><i>100,0</i> |
| <b>Pays développés à économie de marché</b>                     | 350,1<br><i>51,3</i>   | 219,0<br><i>33,3</i>  | 207,5<br><i>25,1</i>  | 217,1<br><i>25,7</i>  | 230,4<br><i>26,9</i>  |
| <b>Principaux pays de libre immatriculation</b>                 | 212,6<br><i>31,1</i>   | 224,6<br><i>34,1</i>  | 402,4<br><i>48,7</i>  | 398,5<br><i>47,2</i>  | 399,5<br><i>46,6</i>  |
| <b>Pays d'Europe centrale et orientale, y compris l'ex-URSS</b> | 37,8<br><i>5,5</i>   | 44,3<br><i>6,7</i>    | 15,4<br><i>1,9</i>    | 15,9<br><i>1,9</i>    | 15,7<br><i>1,8</i>    |
| <b>Pays socialistes d'Asie</b>                                  | 10,9<br><i>1,6</i>   | 22,1<br><i>3,4</i>    | 26,5<br><i>3,2</i>    | 28,3<br><i>3,4</i>    | 29,9<br><i>3,5</i>    |
| <b>Pays en développement</b>                                    | 68,4<br><i>10,0</i>  | 139,7<br><i>21,2</i>  | 159,0<br><i>19,3</i>  | 171,3<br><i>20,3</i>  | 181,4<br><i>21,2</i>  |
| <i>Dont :</i>   |  |                       |                       |                       |                       |
| <b>Afrique</b>  | 7,2  | 7,3                   | 5,7                   | 5,3                   | 5,7                   |
| <b>Amérique</b>   | 21,8   | 25,5                  | 34,6                  | 35,6                  | 36,0                  |
| <b>Asie</b>   | 39,1   | 89,5                  | 117,0                 | 126,9                 | 136,0                 |
| <b>Europe</b>   | 0,2  | 13,8                  | 1,1                   | 1,3                   | 1,2                   |
| <b>Océanie</b>  | 0,1  | 3,6                   | 0,6                   | 2,0                   | 2,4                   |
| <b>Autres pays</b>  | 3,0<br><i>0,4</i>  | 8,7<br><i>1,3</i>     | 14,8<br><i>1,8</i>    | 13,1<br><i>1,6</i>    | 0,0<br><i>0,0</i>     |

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register – Fairplay.

<sup>a</sup> Non compris la flotte de réserve des États-Unis et les flottes américaine et canadienne des Grands lacs, qui représentaient respectivement 4,3, 1,8 et 1,6 millions de tpl en 2003.

<sup>b</sup> Les parts en pourcentage sont indiquées en italique.

<sup>c</sup> Chiffres au 1<sup>er</sup> juillet.

<sup>d</sup> Chiffre au 31 décembre.

## 2. Répartition du tonnage mondial par catégories de navires et par groupes de pays

Le tableau 14 fournit des données plus détaillées sur la répartition de la flotte par catégories de navires et par groupes de pays pour 1970, 1980, 1990, 2000, 2002 et 2003. La proportion de pétroliers dans le tonnage mondial total a augmenté de 0,9 % en 2003, par rapport à 2002, ce qui renforce la tendance observée l'année précédente et reflète le niveau élevé de livraisons de navires-citernes en 2003. On a observé une augmentation de 0,3 % de la part des

vraquiers dans le total de la flotte mondiale, soit 35,9 %, c'est-à-dire le niveau le plus élevé pour les années considérées. La proportion de navires de charge classiques a continué de baisser, tombant à 11,1 %, tandis que celle des porte-conteneurs continue à augmenter à 10,6 %. Les autres catégories de navires ne constituent plus que 5,5 % de la flotte mondiale. Dans le secteur des pétroliers, la part des pays développés à économie de marché a continué d'augmenter, passant de 30 % en 2000 à 32,2 % en 2003. En revanche, celle des pays de libre immatriculation a régressé à 45,7 %, contre 48,6 % l'année précédente. Ces fluctuations dans les deux groupes de pays

TABLEAU 14

Répartition du tonnage mondial par catégories de navires et par groupes de pays, 1970, 1990, 2000, 2002 et 2003 <sup>a b</sup>

| Année                                       | Total en <i>tpl</i>    |                              | Pétroliers   | Vraquiers <sup>c</sup> | Navires de charge classiques | Porte-conteneurs | Autres navires |      |
|---|------------------------|------------------------------|--|------------------------|------------------------------|------------------|----------------|------|
|   | Millions de <i>tpl</i> | Pourcentage du total mondial |  |                        |                              |                  |                |      |
|   |                        |                              | Part en pourcentage, par catégorie de navires <sup>d</sup> |                        |                              |                  |                |      |
| <b>Total mondial</b>                        | 1970                   | 326,1                        | 100,0  | 39,4                   | 20,2                         | 30,2             | 0,9            | 9,3  |
|   | 1980                   | 682,8                        | 100,0  | 49,7                   | 27,2                         | 17,0             | 1,6            | 4,5  |
|   | 1990                   | 358,4                        | 100,0  | 37,4                   | 35,6                         | 15,6             | 3,9            | 7,5  |
|   | 2000                   | 808,4                        | 100,0  | 35,3                   | 34,8                         | 12,7             | 8,6            | 8,6  |
|   | 2002                   | 844,2                        | 100,0  | 36,1                   | 35,6                         | 11,5             | 9,8            | 7,1  |
|   | 2003                   | 857,0                        | 100,0  | 37,0                   | 35,9                         | 11,1             | 10,6           | 5,5  |
| <b>Pays développés à économie de marché</b> | 1970                   | 211,9                        | 65,0   | 63,9                   | 69,2                         | 65,6             | 99,0           | 61,3 |
|   | 1980                   | 350,1                        | 50,3   | 52,5                   | 52,7                         | 43,4             | 74,3           | 50,4 |
|   | 1990                   | 219,0                        | 33,3   | 37,3                   | 29,5                         | 23,1             | 46,5           | 45,2 |
|   | 2000                   | 203,4                        | 25,2   | 30,0                   | 16,9                         | 19,6             | 34,4           | 37,6 |
|   | 2002                   | 217,1                        | 25,7   | 31,7                   | 16,9                         | 20,4             | 33,9           | 37,3 |
|   | 2003                   | 230,4                        | 26,9   | 32,2                   | 19,0                         | 22,7             | 33,6           | 38,0 |
| <b>Pays de libre immatriculation</b>        | 1970                   | 70,3                         | 21,6   | 26,4                   | 24,1                         | 7,6              | 1,0            | 3,6  |
|   | 1980                   | 212,5                        | 31,1   | 36,2                   | 31,7                         | 20,8             | 13,5           | 17,0 |
|   | 1990                   | 224,6                        | 34,1   | 41,6                   | 33,2                         | 26,2             | 21,1           | 24,2 |
|   | 2000                   | 392,2                        | 48,5   | 50,8                   | 55,0                         | 36,5             | 40,6           | 38,2 |
|   | 2002                   | 398,5                        | 47,2   | 48,6                   | 54,6                         | 34,1             | 44,4           | 28,3 |
|   | 2003                   | 399,5                        | 46,6   | 45,7                   | 54,1                         | 33,6             | 45,1           | 33,1 |
| <b>Europe centrale et orientale</b>         | 1970                   | 20,5                         | 6,2  | 4,6                    | 2,1                          | 12,0             | -              | 28,8 |
|   | 1980                   | 37,8                         | 5,5  | 2,8                    | 4,2                          | 12,6             | 2,9            | 19,2 |
|   | 1990                   | 44,3                         | 6,7  | 3,2                    | 6,1                          | 15,5             | 3,2            | 10,9 |
|   | 2000                   | 16,3                         | 2,0  | 1,0                    | 1,4                          | 6,3              | 0,6            | 3,7  |
|   | 2002                   | 15,9                         | 1,9  | 1,0                    | 1,1                          | 6,7              | 0,5            | 4,5  |
|   | 2003                   | 15,7                         | 1,8  | 1,0                    | 1,0                          | 6,5              | 0,5            | 6,0  |
| <b>Pays socialistes d'Asie</b>              | 1970                   | 1,2                          | 0,4  | 0,1                    | -                            | 1,1              | -              | 0,3  |
|   | 1980                   | 10,9                         | 1,6  | 0,6                    | 1,6                          | 4,7              | 0,1            | 1,3  |
|   | 1990                   | 22,1                         | 3,4  | 1,1                    | 3,6                          | 8,5              | 4,2            | 2,2  |
|   | 2000                   | 26,1                         | 3,2  | 1,4                    | 4,0                          | 7,6              | 2,6            | 1,8  |
|   | 2002                   | 28,3                         | 3,4  | 1,5                    | 4,0                          | 8,4              | 2,6            | 2,1  |
|   | 2003                   | 29,9                         | 3,5  | 1,7                    | 4,1                          | 8,8              | 2,9            | 2,0  |
| <b>Pays en développement</b>                | 1970                   | 20,5                         | 6,3  | 4,7                    | 4,3                          | 12,6             | -              | 5,9  |
|   | 1980                   | 68,4                         | 10,0   | 7,7                    | 9,2                          | 17,6             | 7,6            | 12,0 |
|   | 1990                   | 139,7                        | 21,2   | 16,3                   | 25,6                         | 26,2             | 16,0           | 17,4 |
|   | 2000                   | 157,0                        | 19,4   | 16,1                   | 20,7                         | 27,1             | 18,7           | 17,3 |
|   | 2002                   | 171,3                        | 20,3   | 17,3                   | 20,8                         | 29,1             | 18,0           | 22,0 |
|   | 2003                   | 181,4                        | 21,2   | 19,4                   | 21,8                         | 28,3             | 17,9           | 20,9 |

TABLEAU 14 (suite)

| Année              | Total en <i>tpl</i>  |                              | Pétroliers | Vraquiers <sup>c</sup> | Navires de charge classiques | Porte-conteneurs | Autres navires |      |
|--------------------|--|------------------------------|------------|------------------------|------------------------------|------------------|----------------|------|
|                    | Millions de <i>tpl</i>                                     | Pourcentage du total mondial |            |                        |                              |                  |                |      |
|                    | Part en pourcentage, par catégorie de navires <sup>d</sup> |                              |            |                        |                              |                  |                |      |
| <b>Dont :</b>      |  |                              |            |                        |                              |                  |                |      |
| <b>Afrique</b>     | 1970   | 1,1                          | 0,3        | 0,2                    | -                            | 1,3              | -              | 0,7  |
|                    | 1980   | 7,1                          | 1,0        | 1,1                    | 0,1                          | 2,3              | ..             | 2,1  |
|                    | 1990   | 7,3                          | 1,1        | 1,0                    | 0,5                          | 2,3              | 0,2            | 2,9  |
|                    | 2000   | 6,0                          | 0,7        | 0,5                    | 0,4                          | 1,7              | 0,2            | 1,8  |
|                    | 2002   | 5,3                          | 0,6        | 0,4                    | 0,4                          | 1,5              | 0,1            | 2,1  |
|                    | 2003   | 5,7                          | 0,7        | 0,6                    | 0,4                          | 1,4              | 0,1            | 2,2  |
| <b>Amérique</b>    | 1970   | 8,7                          | 2,7        | 2,8                    | 1,4                          | 4,3              | -              | 2,5  |
|                    | 1980   | 21,8                         | 3,2        | 2,3                    | 3,3                          | 5,6              | 0,1            | 3,7  |
|                    | 1990   | 25,5                         | 3,9        | 3,0                    | 3,8                          | 6,2              | 1,4            | 4,7  |
|                    | 2000   | 34,1                         | 4,2        | 2,7                    | 3,5                          | 9,6              | 5,1            | 4,5  |
|                    | 2002   | 35,6                         | 4,2        | 2,9                    | 3,3                          | 9,5              | 4,9            | 6,0  |
|                    | 2003   | 36,0                         | 4,2        | 3,0                    | 3,2                          | 9,6              | 5,4            | 5,8  |
| <b>Asie</b>        | 1970   | 10,7                         | 3,3        | 1,7                    | 2,9                          | 6,9              | -              | 2,6  |
|                    | 1980   | 39,1                         | 5,7        | 4,3                    | 5,7                          | 9,8              | 2,7            | 5,7  |
|                    | 1990   | 89,5                         | 13,6       | 10,7                   | 17,6                         | 13,7             | 13,5           | 9,1  |
|                    | 2000   | 115,7                        | 14,3       | 12,9                   | 16,5                         | 15,5             | 13,3           | 10,9 |
|                    | 2002   | 126,9                        | 15,0       | 13,9                   | 16,5                         | 17,1             | 12,8           | 13,4 |
|                    | 2003   | 136,0                        | 15,9       | 15,8                   | 17,4                         | 16,6             | 12,3           | 11,9 |
| <b>Europe</b>      | 1970   | -                            | -          | -                      | -                            | -                | -              | -    |
|                    | 1980   | 0,2                          | -          | -                      | -                            | 0,1              | -              | -    |
|                    | 1990   | 13,8                         | 2,1        | 1,4                    | 2,8                          | 3,2              | 0,6            | 0,4  |
|                    | 2000   | 1,0                          | 0,1        | 0,0                    | 0,3                          | 0,2              | 0,0            | 0,0  |
|                    | 2002   | 1,3                          | 0,2        | 0,0                    | 0,3                          | 0,2              | 0,0            | 0,2  |
|                    | 2003   | 1,2                          | 0,1        | 0,0                    | 0,3                          | 0,2              | 0,0            | 0,1  |
| <b>Océanie</b>     | 1970   | -                            | -          | -                      | -                            | -                | -              | -    |
|                    | 1980   | 0,2                          | -          | -                      | -                            | 0,1              | -              | -    |
|                    | 1990   | 3,6                          | 0,5        | 0,2                    | 0,9                          | 0,8              | 0,3            | 0,3  |
|                    | 2000   | 0,2                          | 0,0        | 0,0                    | 0,0                          | 0,1              | 0,0            | 0,1  |
|                    | 2002   | 2,0                          | 0,2        | 0,1                    | 0,3                          | 0,7              | 0,0            | 0,3  |
|                    | 2003   | 2,4                          | 0,3        | 0,0                    | 0,4                          | 0,6              | 0,0            | 0,9  |
| <b>Autres pays</b> | 1970   | 1,7                          | 0,5        | 0,3                    | 0,3                          | 1,1              | -              | 0,1  |
|                    | 1980   | 3,0                          | 0,4        | 0,2                    | 0,6                          | 0,9              | 1,6            | 0,1  |
|                    | 1990   | 8,7                          | 1,3        | 0,5                    | 2,0                          | 0,5              | 9,0            | 0,1  |
|                    | 2000   | 13,4                         | 1,7        | 0,7                    | 1,9                          | 2,9              | 3,1            | 1,3  |
|                    | 2002   | 13,1                         | 1,6        | 0,0                    | 2,6                          | 1,3              | 0,7            | 5,8  |
|                    | 2003   | 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 communiquées par Lloyd's Register – Fairplay. Pour plus de détails voir l'annexe III b).

<sup>a</sup> Non compris la flotte de réserve des États-Unis et les flottes américaine et canadienne des Grands lacs.

<sup>b</sup> Données au 1<sup>er</sup> juillet jusqu'en 1990, et au 31 décembre à partir de 1991.

<sup>c</sup> Minéraliers et vraquiers, y compris les minéraliers pétroliers et les minéraliers vraquiers pétroliers.

<sup>d</sup> Pour 1970, les pourcentages ont été établis sur la base de la jauge brute.

contrastent avec la traditionnelle tendance des armateurs des pays développés à économie de marché à enregistrer leur tonnage pétrolier sous pavillon de libre immatriculation. La part des pays en développement a également augmenté à nouveau en 2003 – 19,4 % – ce qui confirme la tendance croissante observée l'année précédente. La part des pays en développement d'Asie a augmenté de 1,9 % en 2003 pour représenter 15,8 % du total de la flotte mondiale de pétroliers, tandis que les pays en développement d'Amérique ont enregistré une légère augmentation de 3,0 %.

Dans le secteur des vraquiers, la part des pays développés à économie de marché dans le total mondial s'est accrue de 2,1 % en 2003 pour passer à 19,0 %, soit nettement moins que la proportion de 1998 (52,7 %). Les principaux pays de libre immatriculation ont réduit leur part à 54,1 % en 2003, contre 54,6 % en 2002 (31,7 % en 1980). La part des pays en développement a augmenté de 1,0 % pour atteindre 21,8 %. Les parts des pays d'Europe centrale et orientale et des pays socialistes d'Asie ont enregistré une modification de 0,1 %, mais dans des directions opposées, avec une réduction de 1,0 % dans le premier cas et une expansion de 4,1 % dans le second cas.

Dans le secteur des navires de charge classiques, l'évolution de la flotte des pays développés à économie de marché et des pays de libre immatriculation suit celle du secteur des pétroliers et des vraquiers. Les pays développés à économie de marché ont augmenté leur part de 22,7 % de la flotte mondiale, tandis que les pays de libre immatriculation ont enregistré une chute de 33,6 %. Les pays en développement ont enregistré une chute de leur part de 0,8 % pour passer à 28,3 %, avec diverses augmentations selon les régions. Les navires de charge classiques représentent toujours la plus grande proportion des cinq principaux types de navires des pays en développement.

Les pays développés à économie de marché ont enregistré une chute de 0,3 % de la part du tonnage en lourd des porte-conteneurs en 2003, laquelle s'est établie à 33,6 %. Les principaux pays de libre immatriculation ont enregistré une hausse de leur part de 0,7 %, laquelle a atteint 45,1 %, dont les deux tiers environ représentent les porte-conteneurs contrôlés appartenant à des armateurs de pays développés à économie de marché, de sorte que les pays développés à économie de marché possèdent environ 60 % de la flotte mondiale. La part des pays en développement a légèrement diminué pour s'établir

à 17,9 %, la part des pays en développement d'Asie est tombée à 12,3 %, tandis que les pays en développement d'Amérique ont augmenté leur part de 5,4 %, et que ceux d'Afrique demeuraient stables avec une part de 0,1 %.

### 3. Structure de la flotte des principaux groupes de pays

Le tableau 15 fournit des données sur la structure de la flotte marchande des principaux groupes de pays au 1er janvier 2004. Le tonnage en pétroliers des pays développés à économie de marché a progressé de 5,8 millions de tpl en 2003, représentant 44,3 % de la flotte totale de ces pays, soit une très légère diminution. La part de leur tonnage en vrac a augmenté pour se situer à 25,4 % en raison de l'augmentation de 7,8 millions de tpl. Celle des navires de charge classiques et des porte-conteneurs a également augmenté pour représenter 9,3 % dans le premier cas et 13,2 % dans le second cas, contre 9,1 % et 12,9 % en 2002. Les principaux pays de libre immatriculation ont augmenté leur flotte totale de 1,0 million de tpl. Leurs flottes comportaient en majeure partie des pétroliers et des vraquiers qui représentaient ensemble 77,9 % de leur flotte au début de 2004. Le tonnage pétrolier a diminué de 3,2 millions de tpl en 2003 pour représenter 36,2 % de la flotte totale de ce groupe de pays, tandis que leur tonnage en vraquiers a augmenté, cette même année, de 2,8 millions de tpl pour représenter 41,7 % du tonnage total contre 41,1 % l'année précédente. Le tonnage en navires de charge classiques a diminué de 1,2 million de tpl en 2003 et représente 8,0 % de la flotte totale de ce groupe de pays, soit une diminution de 8,3 % en 2002. Quand à la flotte de porte-conteneurs, elle a augmenté de 4,0 millions de tpl en 2003 pour représenter 10,2 % de la flotte totale (9,2 % en 2002).

Dans les pays en développement, la répartition du tonnage fait apparaître un pourcentage relativement élevé de navires-citernes (33,9 %) et de vraquiers (36,9 %) en 2003. En chiffres absolus, les tonnages en vraquiers et en pétroliers de ces pays se sont établis en 2003 à 61,5 millions de tpl et 66,9 millions de tpl contre 102,2 millions de tpl et 58,4 millions de tpl pour les pays développés à économie de marché. Dans ce groupe, la part des navires de charge classiques est tombée à 26,9 millions de tpl en 2003, contre 28,3 millions de tpl en 2002, tandis que celle des porte-conteneurs a augmenté de 1,3 million de tpl, soit en pourcentage 8,9 % en 2003 contre 8,7 % l'année précédente. Dans les pays d'Europe centrale

TABLEAU 15

**Structure de la flotte marchande des principaux groupes de pays au 1<sup>er</sup> janvier 2004<sup>a</sup>**  
(millions de tpl et parts en pourcentage)

|   | Flotte mondiale    |       | Pays développés<br>à économie de<br>marché |       | Pays de libre<br>immatriculation |       | Pays en<br>développement |       | Pays d'Europe<br>centrale et<br>orientale |       | Pays socialistes<br>d'Asie |       |
|---|--------------------|-------|--|-------|----------------------------------|-------|--------------------------|-------|---|-------|----------------------------|-------|
|   | Millions<br>de tpl | %     | Millions<br>de tpl                         | %     | Millions<br>de tpl               | %     | Millions<br>de tpl       | %     | Millions<br>de tpl                        | %     | Millions<br>de tpl         | %     |
| <b>Ensemble de la<br/>flotte</b>        | 857,0              | 100,0 | 230,4                                      | 100,0 | 399,5                            | 100,0 | 181,4                    | 100,0 | 15,7                                      | 100,0 | 29,9                       | 100,0 |
| <b>Pétroliers</b>                       | 316,8              | 37,0  | 102,2                                      | 44,3  | 144,6                            | 36,2  | 61,5                     | 33,9  | 3,1                                       | 19,9  | 5,4                        | 17,9  |
| <b>Vraquiers</b>                        | 307,7              | 35,9  | 58,4                                       | 25,4  | 166,6                            | 41,7  | 66,9                     | 36,9  | 3,1                                       | 20,0  | 12,6                       | 42,0  |
| <b>Navires de<br/>charge classiques</b> | 94,8               | 11,1  | 21,5                                       | 9,3   | 31,9                             | 8,0   | 26,9                     | 14,8  | 6,2                                       | 39,5  | 8,4                        | 27,9  |
| <b>Porte-conteneurs</b>                 | 90,5               | 10,6  | 30,4                                       | 13,2  | 40,8                             | 10,2  | 16,2                     | 8,9   | 0,4                                       | 2,7   | 2,7                        | 8,9   |
| <b>Autres navires</b>                   | 47,3               | 5,5   | 18,0                                       | 7,8   | 15,7                             | 3,9   | 9,9                      | 5,5   | 2,8                                       | 17,9  | 1,0                        | 3,2   |

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register – Fairplay.

<sup>a</sup> Navires de 100 tjb ou plus, non compris la flotte de réserve des États-Unis et les flottes américaine et canadienne des Grands lacs.

et orientale, les navires de charge classiques ont été relativement prépondérants, avec une part de 39,5 % en 2003 contre 41,1 % en 2002. En revanche, le tonnage en porte-conteneurs est demeuré inchangé à 0,4 million de tpl, soit environ 2 % de la flotte totale, depuis le début des années 90. Les pays socialistes d'Asie ont continué de disposer surtout de vraquiers et de navires de charge classiques. En chiffres absolus, le tonnage de ces catégories de navires a augmenté en 2003, passant respectivement à 12,6 millions de tpl et 8,4 millions de tpl. Toutefois, leur part du total de la flotte a légèrement diminué, passant à 42,0 % (42,9 % en 2002) pour les vraquiers et à 27,9 % (29,0 % en 2002) pour les navires de charge classiques. En chiffres absolus, le tonnage en porte-conteneurs est passé en 2003 à 2,7 millions de tpl, soit 8,9 % (contre 7,6 % en 2002).

### C. IMMATRICULATION DES NAVIRES

#### 1. Les 35 pays et territoires maritimes les plus importants

Le tableau 16 donne le classement des 35 pays et territoires maritimes les plus importants du point de vue du port en lourd. En 2003, ces 36 pays et territoires ont contrôlé 97,5 % de la flotte marchande mondiale (2,6 % de plus que l'année

précédente). La Croatie et le Chili, qui occupaient la 34<sup>ème</sup> et la 35<sup>ème</sup> place en 2002, ont été remplacés en 2003 par de nouveaux arrivants, la Thaïlande et l'Ukraine. On a enregistré plusieurs évolutions dans le classement des autres pays : la Malaisie a gagné cinq places et le Canada, la Suède et Chypre trois places, l'Allemagne et la Belgique deux places, et Singapour, la Fédération de Russie, l'Inde, la République islamique d'Iran et l'Espagne une place; d'autres pays ont perdu une place (Chine, États-Unis, Province chinoise de Taiwan, Danemark, Arabie saoudite, Koweït, Monaco, Australie et Indonésie), deux places (Turquie, Philippines et France) et trois places (Pays-Bas et Brésil).

Parmi ces pays et territoires maritimes, la tendance à immatriculer sous pavillon étranger a persisté en 2003. Le tonnage total sous pavillon étranger s'est élevé en 2003 à 489,3 millions de tpl, ce qui représente 64,6 % de la flotte totale de ces 35 pays, contre 465,8 millions de tpl ou 64,0 % en 2002. En ce qui concerne les pays et territoires en développement, ils n'ont pris que récemment l'habitude d'immatriculer leurs navires sous pavillon étranger. En 2003, les 12 pays et territoires en développement figurant sur la liste (y compris Hong Kong, Chine, mais non comprise la Province chinoise de Taiwan) avaient immatriculé sous pavillon étranger 45,2 % de la

flotte totale. Bien que les pays en développement aient toujours tendance à immatriculer leurs navires sous pavillon étranger, il existe des différences importantes d'un pays à l'autre. Les immatriculations étrangères de l'Arabie saoudite et de Hong Kong, Chine ont représenté 92,5 % et 65,9 % respectivement, tandis que la République

islamique d'Iran et de les Philippines ont nettement utilisé les possibilités d'immatriculation à l'étranger, soit seulement 5,8 et 19,4 % respectivement de leurs flottes. En ce qui concerne les pays développés à économie de marché, la part du tonnage immatriculé à l'étranger s'est établie à 71,3 % en 2003.

TABLEAU 16

Les 35 principaux pays et territoires maritimes au 1<sup>er</sup> janvier 2004<sup>a</sup>

| <i>Pays de domicile<sup>b</sup></i> | <i>Nombre de navires</i>             |                          |              | <i>Tonnage de port en lourd</i>      |                          |              | <i>Pourcentage sous pavillon étranger</i> | <i>Pourcentage du total mondial</i> |
|-------------------------------------|--------------------------------------|--------------------------|--------------|--------------------------------------|--------------------------|--------------|---|-------------------------------------|
|                                     | <i>Pavillon national<sup>c</sup></i> | <i>Pavillon étranger</i> | <i>Total</i> | <i>Pavillon national<sup>c</sup></i> | <i>Pavillon étranger</i> | <i>Total</i> |   |                                     |
| Grèce                               | 751                                  | 2 361                    | 3 112        | 50 159 627                           | 107 179 349              | 157 338 976  | 68,12                                     | 20,26                               |
| Japon                               | 732                                  | 2 216                    | 2 948        | 13 054 209                           | 97 036 098               | 110 090 307  | 88,14                                     | 14,17                               |
| Norvège                             | 840                                  | 813                      | 1 653        | 21 828 640                           | 29 926 150               | 51 754 790   | 57,82                                     | 6,66                                |
| Allemagne                           | 307                                  | 2 161                    | 2 468        | 6 739 997                            | 42 247 135               | 48 987 132   | 86,24                                     | 6,31                                |
| Chine                               | 1 627                                | 788                      | 2 415        | 24 206 132                           | 23 195 756               | 47 401 888   | 48,93                                     | 6,10                                |
| Etats-Unis                          | 592                                  | 948                      | 1 540        | 10 587 584                           | 35 240 739               | 45 828 323   | 76,90                                     | 5,90                                |
| Hong Kong, Chine                    | 254                                  | 238                      | 492          | 15 375 679                           | 15 507 833               | 30 883 512   | 50,21                                     | 3,98                                |
| République de Corée                 | 485                                  | 380                      | 865          | 8 584 810                            | 16 651 656               | 25 236 466   | 65,98                                     | 3,25                                |
| Singapour                           | 449                                  | 291                      | 740          | 11 703 683                           | 11 574 617               | 23 278 300   | 49,72                                     | 3,00                                |
| Province chinoise de Taiwan         | 111                                  | 426                      | 537          | 5 199 044                            | 17 678 913               | 22 877 957   | 77,27                                     | 2,95                                |
| Royaume-Uni                         | 391                                  | 392                      | 783          | 9 192 550                            | 10 430 365               | 19 622 915   | 53,15                                     | 2,53                                |
| Fédération de Russie                | 2 142                                | 391                      | 2 533        | 8 317 313                            | 8 507 445                | 16 824 758   | 50,57                                     | 2,17                                |
| Danemark                            | 323                                  | 338                      | 661          | 8 606 789                            | 7 685 160                | 16 291 949   | 47,17                                     | 2,10                                |
| Italie                              | 531                                  | 121                      | 652          | 8 785 816                            | 3 674 335                | 12 460 151   | 29,49                                     | 1,60                                |
| Inde                                | 353                                  | 45                       | 398          | 10 919 675                           | 1 470 437                | 12 390 112   | 11,87                                     | 1,60                                |
| Arabie saoudite                     | 50                                   | 76                       | 126          | 908 754                              | 11 175 137               | 12 083 891   | 92,48                                     | 1,56                                |
| Malaisie                            | 262                                  | 73                       | 335          | 5 985 287                            | 3 782 960                | 9 768 247    | 38,73                                     | 1,26                                |
| République islamique d'Iran         | 147                                  | 9                        | 156          | 8 232 477                            | 505 645                  | 8 738 122    | 5,79                                      | 1,12                                |
| Turquie                             | 405                                  | 171                      | 576          | 6 471 308                            | 2 210 446                | 8 681 754    | 25,46                                     | 1,12                                |
| Suisse                              | 14                                   | 267                      | 281          | 770 220                              | 7 788 365                | 8 558 585    | 91,00                                     | 1,10                                |
| Pays-Bas                            | 549                                  | 196                      | 745          | 3 785 658                            | 3 524 525                | 7 310 183    | 48,21                                     | 0,94                                |
| Belgique                            | 43                                   | 122                      | 165          | 1 192 165                            | 5 197 185                | 6 389 350    | 81,34                                     | 0,82                                |
| Canada                              | 219                                  | 104                      | 323          | 2 584 240                            | 3 330 933                | 5 915 173    | 56,31                                     | 0,76                                |



TABLEAU 16 (suite)

| Pays de domicile <sup>b</sup> | Nombre de navires              |                   |        | Tonnage de port en lourd       |                   |             | Pourcentage sous pavillon étranger | Pourcentage du total mondial |
|-------------------------------|--------------------------------|-------------------|--------|--------------------------------|-------------------|-------------|------------------------------------|------------------------------|
|                               | Pavillon national <sup>c</sup> | Pavillon étranger | Total  | Pavillon national <sup>c</sup> | Pavillon étranger | Total       |                                    |                              |
| Suède                         | 162                            | 157               | 319    | 1 460 911                      | 4 374 954         | 5 835 865   | 74,97                              | 0,75                         |
| Philippines                   | 313                            | 37                | 350    | 4 455 395                      | 1 073 077         | 5 528 472   | 19,41                              | 0,71                         |
| Brésil                        | 140                            | 11                | 151    | 3 823 338                      | 1 609 053         | 5 432 391   | 29,62                              | 0,70                         |
| France                        | 154                            | 103               | 257    | 2 607 750                      | 2 358 553         | 4 966 303   | 47,49                              | 0,64                         |
| Espagne                       | 80                             | 255               | 335    | 232 358                        | 4 675 988         | 4 908 346   | 95,27                              | 0,63                         |
| Indonésie                     | 515                            | 101               | 616    | 3 362 462                      | 1 282 311         | 4 644 773   | 27,61                              | 0,60                         |
| Chypre                        | 41                             | 68                | 109    | 1 061 970                      | 2 519 319         | 3 581 289   | 70,35                              | 0,46                         |
| Koweït                        | 32                             | 0                 | 32     | 3 359 448                      | 0                 | 3 359 448   | 0,00                               | 0,43                         |
| Monaco                        | 0                              | 95                | 95     | 0                              | 3 032 474         | 3 032 474   | 100,00                             | 0,39                         |
| Australie                     | 46                             | 42                | 88     | 1 383 636                      | 1 455 419         | 2 839 055   | 51,26                              | 0,37                         |
| Thaïlande                     | 221                            | 33                | 254    | 1 895 071                      | 298 436           | 2 193 507   | 13,61                              | 0,28                         |
| Ukraine                       | 298                            | 91                | 389    | 1 077 447                      | 1 105 126         | 2 182 573   | 50,63                              | 0,28                         |
| <b>Total (35 pays)</b>        | 13 579                         | 13 920            | 27 499 | 267 911 443                    | 489 305 894       | 757 217 337 | 64,62                              | 97,49                        |
| <b>Total mondial</b>          | 14 840                         | 14 951            | 29 791 | 276 166 653                    | 500 564 528       | 776 731 181 | 64,45                              | 100,00                       |

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register – Fairplay.

<sup>a</sup> Navires de 1 000 tjb ou plus, non compris la flotte de réserve des États-Unis et les flottes américaine et canadienne des Grands lacs.

<sup>b</sup> On entend par domicile le pays où est exercé le contrôle effectif de la flotte, c'est-à-dire le pays d'établissement de la société mère. Dans plusieurs cas, c'est là une question d'appréciation. Par exemple, la Grèce est considérée ici comme le domicile des navires détenus par un armateur grec ayant des bureaux de représentation à New York, à Londres et au Pirée, quand bien même celui-ci peut être domicilié aux États-Unis.

<sup>c</sup> Y compris les navires battant pavillon national, mais immatriculés dans des territoires dépendants ou dans des territoires autonomes associés. Pour le Royaume-Uni, les bâtiments battant pavillon britannique sont placés sous la rubrique "pavillon national" sauf pour les Bermudes (pays considéré dans le tableau 17 comme un pays de libre immatriculation).

## 2. Registres de libre immatriculation

La proportion de navires de la flotte marchande mondiale immatriculés sur les principaux registres étrangers n'a augmenté que de 0,5 % en 2003 après une diminution de 4,7 % l'année précédente. Cela pourrait être dû à des modifications de la fiscalité des pays développés à économie de marché et à l'immatriculation des navires sur d'autres registres de libre immatriculation. Le tableau 17 indique la répartition du tonnage des six principaux pays de libre immatriculation par grandes catégories de navires, ainsi que les chiffres correspondants pour

six autres pays de libre immatriculation de moindre importance. Le tonnage total immatriculé en 2003 dans les six principaux pays de libre immatriculation a augmenté de moins de 1 % pour se situer à 357,8 millions de tpl, contre 356,1 millions de tpl l'année précédente, où le tonnage avait diminué de 4,7 %. Panama a continué d'être en tête de liste en 2003 avec une augmentation d'au moins 0,2 million de tpl. Les accords maritimes bilatéraux conclus entre Panama et la Fédération de Russie au milieu de l'année 2003 devraient conduire à un traitement plus équitable des navires étrangers battant pavillon panaméen dans les ports russes et à la

TABLEAU 17

Répartition du tonnage des flottes de libre immatriculation <sup>a</sup> au 1<sup>er</sup> janvier 2004

| Pavillon  | Pétroliers |                 | Vraquiers |                 | Navires de charge classiques |                 | Porte-conteneurs |                 | Autres navires |                 | Total  |                 | Total au 1 <sup>er</sup> janvier 2003 |
|---|------------|-----------------|-----------|-----------------|------------------------------|-----------------|------------------|-----------------|----------------|-----------------|--------|-----------------|---------------------------------------|
|   | Nombre     | Milliers de tjl | Nombre    | Milliers de tjl | Nombre                       | Milliers de tjl | Nombre           | Milliers de tjl | Nombre         | Milliers de tjl | Nombre | Milliers de tjl | Milliers de tjl                       |
| <b>Panama</b>   | 616        | 46 627          | 1 299     | 83 289          | 1 186                        | 11 217          | 537              | 19 249          | 473            | 8 329           | 4 111  | 168 710         | 168 508                               |
| <b>Libéria</b>  | 363        | 37 611          | 263       | 16 371          | 181                          | 3 104           | 367              | 12 572          | 162            | 4 425           | 1 336  | 74 083          | 68 413                                |
| <b>Bahamas</b>  | 177        | 22 790          | 144       | 8 662           | 384                          | 5 883           | 58               | 1 764           | 263            | 3 453           | 1 026  | 42 552          | 44 122                                |
| <b>Malte</b>  | 225        | 14 296          | 396       | 17 283          | 342                          | 2 889           | 32               | 613             | 25             | 268             | 1 020  | 35 348          | 36 649                                |
| <b>Chypre</b>   | 110        | 6 291           | 370       | 19 238          | 310                          | 3 054           | 104              | 2 826           | 44             | 296             | 938    | 31 706          | 32 097                                |
| <b>Bermudes</b>   | 4          | 629             | 25        | 3 579           | 19                           | 228             | 18               | 526             | 18             | 484             | 84     | 5 446           | 6 293                                 |
| <b>Total partiel</b>  | 1 495      | 128 243         | 2 497     | 148 422         | 2 422                        | 26 375          | 1 116            | 37 549          | 985            | 17 255          | 8 515  | 357 845         | 356 081                               |
| <b>Saint-Vincent-et-les Grenadines</b>  | 29         | 241             | 98        | 3 896           | 263                          | 2 022           | 22               | 163             | 78             | 240             | 490    | 6 562           | 6 554                                 |
| <b>Antigua et Barbuda</b>   | 7          | 27              | 18        | 382             | 589                          | 2 546           | 222              | 4 260           | 15             | 92              | 851    | 7 306           | 6 039                                 |
| <b>Iles Caïmanes</b>  | 40         | 2 053           | 23        | 1 159           | 44                           | 580             | 0                | 0               | 29             | 293             | 136    | 4 086           | 3 321                                 |
| <b>Luxembourg</b>   | 14         | 718             | 0         | 0               | 8                            | 62              | 9                | 147             | 18             | 346             | 49     | 1 273           | 1 990                                 |
| <b>Vanuatu</b>  | 0          | 0               | 25        | 1 236           | 16                           | 288             | 1                | 29              | 87             | 232             | 129    | 1 785           | 1 381                                 |
| <b>Gibraltar</b>  | 19         | 349             | 2         | 30              | 80                           | 423             | 14               | 195             | 8              | 70              | 123    | 1 068           | 1 261                                 |
| <b>Total</b>  | 1 604      | 131 630         | 2 663     | 155 126         | 3 422                        | 32 296          | 1 384            | 42 343          | 1 220          | 18 528          | 10 293 | 379 923         | 376 628                               |
| <b>Total six principaux registres de libre immatriculation au 1<sup>er</sup> janvier 2003</b> |            |                 |           |                 |                              |                 |                  |                 |                |                 |        |                 |                                       |
|   | 1 538      | 134 277         | 4 286     | 145 514         | 2 527                        | 27 794          | 1 007            | 31 817          | 1 005          | 16 680          | 8 563  | 356 081         | 1 538                                 |
| <b>Total six principaux registres de libre immatriculation au 1<sup>er</sup> janvier 2002</b> |            |                 |           |                 |                              |                 |                  |                 |                |                 |        |                 |                                       |
|   | 1 267      | 132 382         | 2 684     | 151 764         | 2 946                        | 31 892          | 1 014            | 30 574          | 1 646          | 26 921          | 9 557  | 373 533         | 1 267                                 |
| <b>Total six principaux registres de libre immatriculation au 1<sup>er</sup> janvier 2001</b> |            |                 |           |                 |                              |                 |                  |                 |                |                 |        | 395 164         |                                       |

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register – Fairplay.

<sup>a</sup> Navires de 1 000 tjb ou plus. Ce tableau n'est pas totalement comparable aux tableaux 13 et 15, où le tonnage de référence est constitué par les navires de 100 tjb ou plus.

reconnaissance du registre russe en tant que société de classification. Les frais de 1 500 à 3 000 dollars exigés pour l'évaluation des plans de sécurité des navires conformément au Code ISPS (Sécurité internationale des navires et des installations portuaires), exigés par la société spécialisée désignée par le Panama a donné lieu à un certain nombre de plaintes dans le courant de l'année. La flotte du Libéria s'est accrue de 8,3 %. Ce pays a décidé de former ses propres inspecteurs et de les affecter à des emplacements clés tout autour du globe pour vérifier les contrôles de sécurité découlant du Code ISPS. Le tonnage combiné de Panama et du Libéria a représenté 67,8 % du tonnage total des six principaux pays de libre immatriculation. En 2003, les Bermudes, le plus petit des six principaux pays de libre immatriculation, a réduit sa flotte de 13,5 % pour un tonnage de 5,4 millions de tpl, moins que les tonnages enregistrés sous le pavillon de Saint-Vincent-et-les Grenadines et d'Antigua-et-Barbuda. Les trois autres principaux registres libres – les Bahamas, Malte et Chypre – ont enregistré une réduction de tonnage de 3,6, 3,5 et 1,2 % respectivement.

Quatre des registres libres les moins importants appartiennent à des pays en développement d'Amérique (trois) et d'Océanie (un) tandis que les deux autres se situent dans des pays développés à économie de marché d'Europe. Un certain nombre d'autres pays en développement (Belize, Cambodge, Honduras, Sri Lanka, etc.) possèdent également des registres libres dont la portée est toutefois moindre. Il n'est pas toujours facile de faire en sorte qu'un pavillon conserve une bonne réputation, comme ce fut le cas lorsque les garde-côtes des États-Unis ont découvert que certains officiers embarqués au bord d'un navire battant le pavillon de Saint-Vincent-et-les Grenadines ne possédaient pas les brevets requis, alors qu'ils avaient été habilités par les autorités du pays du pavillon. Par ailleurs, le Cambodge a signalé des résultats positifs en matière de registre d'immatriculation et les îles Marshall et Gibraltar ont signalé des augmentations significatives des tonnages immatriculés.

L'analyse par type de navire des six principaux registres de libre immatriculation montre que leur part du total de port en lourd en 2003 était de 35,8 % contre 37,7 % en 2002, tandis que la part des vraquiers passait à 41,5 %. Pour les six principaux pays de libre immatriculation, le tonnage combiné de ces deux types de navires représente 77,3 % du total du tonnage de port en lourd et 75,5 % si l'on inclut les registres de

moindre importance. Les navires de charge classique (3 422 unités) ont représenté 33,2 % du total des navires, suivis par les vraquiers (2 663 unités ou 25,9 % du total). Ce chiffre reflète l'importance des registres de libre immatriculation dans l'industrie maritime.

### 3. Nationalité des navires

La part détenue par des ressortissants de pays d'immatriculation dans la flotte de plusieurs registres internationaux et registres de libre immatriculation pour les trois dernières années est indiquée dans le tableau 18. Les données fournies permettent de comparer le tonnage total immatriculé dans les pays cités avec le tonnage détenu par des ressortissants de ces pays et immatriculé dans ces mêmes pays. Les 20 pays ou territoires détenant des registres d'immatriculation ont été répartis en trois groupes : six principaux registres de libre immatriculation, six registres de libre immatriculation de moindre importance et huit registres internationaux. Dans les registres de libre immatriculation, la part détenue par des ressortissants nationaux est insignifiante et très inférieure à 10 %. Les registres internationaux présentent en revanche deux caractéristiques notables. Premièrement, des ressortissants du pays ou territoire détenant le registre possèdent une part importante du tonnage enregistré, par exemple au Danemark, en Norvège, à Hong Kong, Chine, et à Singapour. Deuxièmement, des ressortissants de pays ayant une relation privilégiée avec un territoire détenant un registre possèdent une part significative du tonnage immatriculé, comme dans le cas du Royaume-Uni avec l'île de Man, des États-Unis avec les Îles Marshall, de la France avec le Territoire antarctique français (Îles Kerguelen) et des Pays-Bas avec les Antilles néerlandaises.

Dans ces registres internationaux, la part détenue par des ressortissants des pays ou territoires correspondants et des ressortissants de pays entretenant une relation privilégiée avec le territoire possédant le registre est élevée, bien au-dessus de 30 % et, dans certains cas, de plus de 80 %. Les pays et territoires qui détiennent la part la plus importante, à savoir le Danemark, la Norvège et Hong Kong, Chine, étaient respectivement au 13<sup>ème</sup>, au 3<sup>ème</sup> et au 7<sup>ème</sup> rangs sur la liste des 35 pays maritimes les plus importants en 2003.

On trouvera dans le tableau 19 des renseignements sur la véritable nationalité des navires inscrits sur les 12 registres de libre

TABLEAU 18

**Part du tonnage immatriculé détenue par des ressortissants du pays ou du territoire d'immatriculation dans la flotte totale des registres libres et des registres internationaux les plus importants au 1<sup>er</sup> janvier <sup>a</sup>**  
(milliers de tjb)

| Pays ou territoires d'immatriculation                    | Tonnage total immatriculé dans le pays |         |         | Participation de ressortissants de pays d'immatriculation et de ressortissants de pays ayant des relations privilégiées avec le pays d'immatriculation |        |        |  |      |      |
|--|--|---------|---------|--|--------|--------|--|------|------|
|  |  |         |         | En tonnage de la flotte immatriculée   |        |        | En pourcentage de la flotte immatriculée (%) |      |      |
|  | 2002                                   | 2003    | 2004    | 2002   | 2003   | 2004   | 2002   | 2003 | 2004 |
| <i>Six principaux registres de libre immatriculation</i> |  |         |         |  |        |        |  |      |      |
| <b>Panama</b>  | 171 874                                | 168 508 | 168 710 | 0  | 0      | 0      | 0,0  | 0,0  | 0,0  |
| <b>Libéria</b>   | 73 180                                 | 68 413  | 74 083  | 0  | 0      | 0      | 0,0  | 0,0  | 0,0  |
| <b>Bahamas</b>   | 45 327                                 | 44 122  | 42 552  | 0  | 0      | 0      | 0,0  | 0,0  | 0,0  |
| <b>Malte</b>   | 42 130                                 | 36 649  | 35 348  | 36   | 0      | 0      | 0,1  | 0,0  | 0,0  |
| <b>Chypre</b>  | 32 940                                 | 32 097  | 31 706  | 756  | 824    | 1 062  | 2,3  | 2,6  | 3,3  |
| <b>Bermudes</b>  | 8 082                                  | 6 293   | 5 446   | 0  | 0      | 0      | 0,0  | 0,0  | 0,0  |
| <i>Six principaux registres de libre immatriculation</i> |  |         |         |  |        |        |  |      |      |
| <b>Saint-Vincent-et-les Grenadines</b>                   | 8 602                                  | 6 554   | 6 562   | 0  | 0      | 0      | 0,0  | 0,0  | 0,0  |
| <b>Antigua-et-Barbuda</b>                                | 5 856                                  | 6 039   | 7 306   | 0  | 0      | 0      | 0,0  | 0,0  | 0,0  |
| <b>Îles Caïmanes</b>                                     | 2 539                                  | 3 321   | 4 086   | 0  | 0      | 0      | 0,0  | 0,0  | 0,0  |
| <b>Luxembourg</b>  | 2 101                                  | 1 990   | 1 273   | 0  | 0      | 0      | 0,0  | 0,0  | 0,0  |
| <b>Vanuatu</b>   | 1 534                                  | 1 381   | 1 785   | 0  | 0      | 0      | 0,0  | 0,0  | 0,0  |
| <b>Gibraltar</b>   | 999                                    | 1 261   | 1 068   | 0  | 0      | 0      | 0,0  | 0,0  | 0,0  |
| <b>Total des registres de libre immatriculation</b>      | 395 164                                | 376 628 | 379 923 | 0  | 0      | 0      | 0,0  | 0,0  |      |
| <i>Huit registres internationaux</i>                     |  |         |         |  |        |        |  |      |      |
| <b>Singapour</b>   | 32 082                                 | 31 246  | 36 486  | 11 826   | 12 627 | 11 704 | 36,9   | 40,4 | 32,1 |
| <b>Registre international norvégien (NIS)</b>            | 28 709                                 | 27 373  | 24 007  | 24 532   | 23 654 | 19 873 | 85,5   | 86,4 | 82,8 |
| <b>Hong Kong, Chine</b>                                  | 20 333                                 | 24 892  | 34 468  | 16 530   | 13 207 | 15 376 | 81,3   | 53,1 | 44,6 |
| <b>Îles Marshall</b>                                     | 18 058                                 | 21 860  | 31 625  | 8 023  | 8 667  | 11 018 | 44,4   | 39,6 | 34,8 |
| <b>Îles de Man</b>                                       | 9 552                                  | 8 830   | 9 355   | 5 070  | 4 827  | 5 255  | 53,1   | 54,7 | 56,2 |
| <b>Registre international danois (DIS)</b>               | 8 167                                  | 8 830   | 8 976   | 7 986  | 8 493  | 8 547  | 97,8   | 96,2 | 95,2 |
| <b>Territoire antarctique français</b>                   | 5 055                                  | 4 748   | 5 043   | 2 379  | 2 073  | 1 811  | 47,1   | 43,7 | 35,9 |
| <b>Antilles néerlandaises</b>                            | 1 335                                  | 1 442   | 1 940   | 469  | 592    | 626    | 35,1   | 41,1 | 32,3 |

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register – Fairplay.

<sup>a</sup> Navires de 1 000 tjb ou plus. Ce tableau n'est pas totalement comparable aux tableaux 13 et 15, où le tonnage de référence est constitué par les navires de 100 tjb ou plus.

immatriculation. En 2003, les 35 pays ou territoires mentionnés ont représenté 89 % du tonnage global des 12 flottes de libre immatriculation. Ce pourcentage est le même qu'en 2002. La propriété est concentrée dans dix pays ou territoires qui contrôlent 75,0 % du port en lourd des navires immatriculés dans ces pays de libre immatriculation, cependant que les cinq pays ou territoires en tête du classement en contrôlent 58,0 %. En 2003, la Grèce a occupé la première place pour la dixième année consécutive, s'adjudicant la part la plus importante (22,0 %) des flottes de libre immatriculation et détenant aussi la plus grosse proportion des navires battant pavillon étranger, soit 107,2 millions de tpl ou 21,4 % du tonnage mondial total naviguant sous pavillon étranger. Le Japon s'est inscrit en deuxième position avec 97,0 millions de tpl ou 19,4 % du tonnage total. Les deux pays réunis ont compté pour 40,8 % du tonnage mondial total sous pavillon étranger.

Le tableau 19 donne également des indications sur la manière dont ces 35 pays et territoires mettaient au début de 2004 leurs navires en régime de libre immatriculation. Globalement, la part des six principaux registres de libre immatriculation reste de 93,9 %, tandis que celle des registres de moindre importance est sensiblement plus faible, de 6,1 % seulement.

## **D. CONSTRUCTION NAVALE ET MARCHÉ DE L'OCCASION**

### **1. Commandes de navires neufs**

En 2003, 1 159 contrats de construction ont été enregistrés pour les six principales catégories de navires – soit une augmentation de 5,0 % par rapport à 2002 (voir le tableau 20). Dans le secteur des pétroliers, l'optimisme a prévalu, avec 456 commandes contre 447 en 2002. Les commandes ont culminé en octobre avec 75 unités; viennent ensuite janvier et juillet avec 48 commandes pour chaque mois. Les commandes de vraquiers neufs sont tombées à 193, soit environ 30 % de moins que les commandes de l'année précédente (275 contrats).

Les commandes de porte-conteneurs ont plus que doublé – 325 contrats en 2003 contre 135 en 2002. Ces tonnages continuent de témoigner de la faveur dont jouissent depuis quelque temps les porte-conteneurs post-Panamax. Les commandes de navires de charge classiques ont diminué d'un tiers en 2003 pour s'établir à 91 contrats, contre 136 unités en 2002. Les commandes de

transbordeurs ont diminué de 15 % pour s'établir à 94 contrats (111 l'année précédente).

### **2. Tonnage en commande**

Le tonnage mondial en commande, par groupes de pays d'immatriculation et par grandes catégories de navires est indiqué par le tableau 21. Au début de 2004, le volume des commandes au niveau mondial s'établissait à 180,1 millions de tpl, représentant une progression impressionnante de 51,6 % par rapport à l'année précédente. Le tonnage en commande des pays développés à économie de marché s'est élevé à 47 millions de tpl, soit 26,1 % du tonnage mondial total en commande, contre 40 millions de tpl ou 33,7 % au début de 2003. Les principaux pays de libre immatriculation avaient en commande 87,2 millions de tpl ou 48,4 % du tonnage mondial, contre 60,7 % de tpl ou 51,1 % au début de l'année dernière. La part des pays d'Europe centrale et orientale s'est élevée en 2002 à 0,4 million de tpl, soit 0,2 % du total mondial en commande, tandis que le tonnage commandé par les pays socialistes d'Asie a presque doublé en 2003, s'établissant à 6,1 millions de tpl ou 3,3 % du tonnage mondial en commande à la fin de l'année.

Les commandes des pays en développement ont marqué une augmentation de 41,6 % par rapport à l'année précédente, pour atteindre 19,7 millions de tpl ou 10,9 % du tonnage mondial total en commande au début de 2004. Le tonnage en commande des pays en développement d'Asie s'est accru à un rythme plus rapide pour atteindre 18,4 millions de tpl au début de 2004, soit 93,3 % du tonnage total en commande des pays en développement. Les commandes africaines ont doublé au début de 2004 pour atteindre 403 000 tpl, cependant que les pays en développement d'Amérique enregistraient une diminution des commandes de 42 % pour se situer à 0,8 millions de tpl.

En 2003, les commandes de pétroliers ont progressé de 15,1 % pour atteindre 69,9 millions de tpl, soit 38,8 % du total mondial en commande. Celles des pays en développement se sont chiffrées à 8,8 millions de tpl (12,6 % du total), les pays en développement d'Asie comptant 8,7 millions de tpl ou 98,9 % du total des pays en développement. Le nombre de vraquiers commandés au début de 2004 a augmenté, dans une proportion remarquable, de 74 % par rapport à 2003, pour se situer à 52,3 millions de tpl, soit 29,0 % du total mondial en commande. Pour cette catégorie de navires, les pays développés à économie de marché et les

TABLEAU 19

Véritable nationalité des principales flottes de libre immatriculation au 1<sup>er</sup> janvier 2004

(N. = nombre de navires Mtpl = milliers de tpl)

| Pays ou territoire de domicile | Panama |           |       | Libéria |          |       | Bahamas |          |       | Malte |          |       | Chypre |          |       |
|--------------------------------|--------|-----------|-------|---------|----------|-------|---------|----------|-------|-------|----------|-------|--------|----------|-------|
|                                | N.     | Mtpl      | %     | N.      | Mtpl     | %     | N.      | Mtpl     | %     | N.    | Mtpl     | %     | N.     | Mtpl     | %     |
| Grèce                          | 548    | 22 250,0  | 11,9  | 166     | 9 702,7  | 11,8  | 166     | 8 171,8  | 17,1  | 571   | 27 640,7 | 67,4  | 480    | 21 499,6 | 60,9  |
| Japon                          | 1 807  | 82 795,2  | 44,3  | 109     | 4 863,2  | 5,9   | 43      | 1 644,5  | 3,4   | 3     | 105,0    | 0,3   | 18     | 262,4    | 0,7   |
| Norvège                        | 85     | 2 621,6   | 1,4   | 66      | 5 442,1  | 6,6   | 250     | 9 248,3  | 19,4  | 37    | 582,2    | 1,4   | 16     | 72,9     | 0,2   |
| Allemagne                      | 19     | 947,1     | 0,5   | 510     | 17 175,4 | 20,9  | 17      | 773,3    | 1,6   | 47    | 907,2    | 2,2   | 220    | 5 452,5  | 15,4  |
| Chine                          | 262    | 8 735,6   | 4,7   | 59      | 2 871,6  | 3,5   | 7       | 221,8    | 0,5   | 16    | 248,1    | 0,6   | 12     | 215,8    | 0,6   |
| États-Unis                     | 134    | 2 566,4   | 1,4   | 107     | 5 792,4  | 7,1   | 173     | 9 896,3  | 20,7  | 9     | 532,6    | 1,3   | 3      | 9,6      | 0,0   |
| Hong Kong, Chine               | 129    | 8 631,3   | 4,6   | 26      | 1 862,8  | 2,3   | 8       | 283,7    | 0,6   | 0     | 0,0      | 0,0   | 2      | 37,4     | 0,1   |
| Rép.de Corée                   | 300    | 15 072,0  | 8,1   | 8       | 538,5    | 0,7   | 1       | 16,6     | 0,0   | 1     | 11,3     | 0,0   | 3      | 98,0     | 0,3   |
| Singapour                      | 67     | 2 149,6   | 1,2   | 35      | 4 176,6  | 5,1   | 13      | 798,5    | 1,7   | 2     | 209,8    | 0,5   | 1      | 29,9     | 0,1   |
| Prov. c. de Taiwan             | 313    | 11 695,3  | 6,3   | 42      | 1 847,3  | 2,3   | 0       | 0,0      | 0,0   | 1     | 22,3     | 0,1   | 0      | 0,0      | 0,0   |
| Royaume-Uni                    | 30     | 611,5     | 0,3   | 24      | 742,1    | 0,9   | 89      | 1 275,3  | 2,7   | 4     | 72,5     | 0,2   | 13     | 530,3    | 1,5   |
| Féd. de Russie                 | 7      | 34,8      | 0,0   | 65      | 5 429,3  | 6,6   | 3       | 13,3     | 0,0   | 91    | 1 082,8  | 2,6   | 67     | 1 215,4  | 3,4   |
| Danemark                       | 14     | 415,5     | 0,2   | 5       | 275,6    | 0,3   | 59      | 555,2    | 1,2   | 3     | 12,5     | 0,0   | 0      | 0,0      | 0,0   |
| Italie                         | 4      | 57,7      | 0,0   | 10      | 897,5    | 1,1   | 9       | 344,5    | 0,7   | 25    | 598,6    | 1,5   | 1      | 5,1      | 0,0   |
| Inde                           | 9      | 180,8     | 0,1   | 6       | 506,6    | 0,6   | 2       | 106,8    | 0,2   | 0     | 0,0      | 0,0   | 5      | 106,4    | 0,3   |
| Arabie saoudite                | 8      | 93,6      | 0,1   | 24      | 7 077,1  | 8,6   | 13      | 2 974,6  | 6,2   | 0     | 0,0      | 0,0   | 0      | 0,0      | 0,0   |
| Malaisie                       | 15     | 159,5     | 0,1   | 0       | 0,0      | 0,0   | 13      | 81,7     | 0,2   | 0     | 0,0      | 0,0   | 0      | 0,0      | 0,0   |
| Rép. isl. d'Iran               | 0      | 0,0       | 0,0   | 0       | 0,0      | 0,0   | 0       | 0,0      | 0,0   | 4     | 272,7    | 0,7   | 3      | 225,0    | 0,6   |
| Turquie                        | 9      | 51,7      | 0,0   | 3       | 141,2    | 0,2   | 5       | 62,5     | 0,1   | 99    | 1 254,0  | 3,1   | 0      | 0,0      | 0,0   |
| Suisse                         | 148    | 5 203,6   | 2,8   | 13      | 373,1    | 0,5   | 2       | 105,9    | 0,2   | 43    | 852,2    | 2,1   | 5      | 101,9    | 0,3   |
| Pays-Bas                       | 22     | 295,7     | 0,2   | 9       | 130,4    | 0,2   | 40      | 1 946,6  | 4,1   | 6     | 33,5     | 0,1   | 22     | 219,1    | 0,6   |
| Belgique                       | 10     | 573,8     | 0,3   | 5       | 792,7    | 1,0   | 14      | 178,1    | 0,4   | 10    | 126,8    | 0,3   | 2      | 9,4      | 0,0   |
| Canada                         | 1      | 15,3      | 0,0   | 4       | 265,5    | 0,3   | 11      | 373,7    | 0,8   | 8     | 30,6     | 0,1   | 7      | 313,8    | 0,9   |
| Suède                          | 4      | 19,7      | 0,0   | 12      | 1 024,3  | 1,2   | 13      | 680,6    | 1,4   | 1     | 8,4      | 0,0   | 7      | 29,9     | 0,1   |
| Philippines                    | 14     | 278,1     | 0,1   | 0       | 0,0      | 0,0   | 0       | 0,0      | 0,0   | 0     | 0,0      | 0,0   | 2      | 31,2     | 0,1   |
| Brésil                         | 4      | 561,6     | 0,3   | 5       | 762,5    | 0,9   | 0       | 0,0      | 0,0   | 0     | 0,0      | 0,0   | 0      | 0,0      | 0,0   |
| France                         | 10     | 276,6     | 0,1   | 4       | 92,2     | 0,1   | 25      | 634,3    | 1,3   | 0     | 0,0      | 0,0   | 2      | 26,3     | 0,1   |
| Espagne                        | 42     | 300,7     | 0,2   | 1       | 94,5     | 0,1   | 6       | 682,7    | 1,4   | 0     | 0,0      | 0,0   | 4      | 124,8    | 0,4   |
| Indonésie                      | 47     | 555,5     | 0,3   | 1       | 79,0     | 0,1   | 2       | 82,2     | 0,2   | 2     | 25,6     | 0,1   | 0      | 0,0      | 0,0   |
| Chypre                         | 9      | 636,3     | 0,3   | 1       | 96,1     | 0,1   | 10      | 521,8    | 1,1   | 3     | 54,5     | 0,1   | 41     | 1 062,0  | 3,0   |
| Koweït                         | 0      | 0,0       | 0,0   | 0       | 0,0      | 0,0   | 0       | 0,0      | 0,0   | 0     | 0,0      | 0,0   | 0      | 0,0      | 0,0   |
| Monaco                         | 16     | 648,2     | 0,3   | 10      | 508,4    | 0,6   | 24      | 668,7    | 1,4   | 7     | 163,0    | 0,4   | 0      | 0,0      | 0,0   |
| Australie                      | 5      | 166,0     | 0,1   | 3       | 417,7    | 0,5   | 7       | 191,3    | 0,4   | 2     | 64,1     | 0,2   | 0      | 0,0      | 0,0   |
| Thaïlande                      | 11     | 50,1      | 0,0   | 0       | 0,0      | 0,0   | 1       | 16,9     | 0,0   | 0     | 0,0      | 0,0   | 0      | 0,0      | 0,0   |
| Ukraine                        | 8      | 60,1      | 0,0   | 3       | 104,9    | 0,1   | 0       | 0,0      | 0,0   | 25    | 437,0    | 1,1   | 2      | 27,0     | 0,1   |
| Total partiel                  | 4 111  | 168 710,4 | 90,3  | 1336    | 74 083,4 | 90,3  | 1 026   | 42 551,5 | 89,1  | 1020  | 35 347,8 | 86,2  | 938    | 31 705,5 | 89,7  |
| Autres                         | 2 190  | 18 149,6  | 9,7   | 225     | 8 001,6  | 9,7   | 264     | 5 198,5  | 10,9  | 285   | 5 650,2  | 13,8  | 246    | 3 626,5  | 10,3  |
| Total                          | 6 301  | 186 860,0 | 100,0 | 1561    | 82 085,0 | 100,0 | 1 290   | 47 750,0 | 100,0 | 1305  | 40 998,0 | 100,0 | 1 184  | 35 332,0 | 100,0 |

TABLEAU 19 (suite)

Véritable nationalité des principales flottes de libre immatriculation au 1<sup>er</sup> janvier 2004

(N. = nombre de navires Mtpl = milliers de tpl)

| Bermudes |         |       | Six registres de libre immatriculation de moindre importance |          |       | Total partiel |           |       | Total de la flotte battant pavillon étranger |           | Pays ou territoire de domicile |
|----------|---------|-------|--|----------|-------|---------------|-----------|-------|--|-----------|--------------------------------|
| N.       | Mtpl    | %     | N.   | Mtpl     | %     | N.            | Mtpl      | %     | N.   | Mtpl      |                                |
| 4        | 506,0   | 7,8   | 155  | 4 420,7  | 17,0  | 2 090         | 94 191,6  | 22,1  | 2 361  | 107 179,3 | Grèce                          |
| 0        | 0,0     | 0,0   | 27   | 751,9    | 2,9   | 2 007         | 90 422,2  | 21,3  | 2 216  | 97 036,1  | Japon                          |
| 5        | 58,2    | 0,9   | 53   | 620,6    | 2,4   | 512           | 18 645,9  | 4,4   | 813  | 29 926,2  | Norvège                        |
| 1        | 22,3    | 0,3   | 928  | 8 413,2  | 32,4  | 1 742         | 33 691,0  | 7,9   | 2 161  | 42 247,1  | Allemagne                      |
| 0        | 0,0     | 0,0   | 111  | 1 561,7  | 6,0   | 467           | 13 854,6  | 3,3   | 788  | 23 195,8  | Chine                          |
| 14       | 171,4   | 2,6   | 163  | 1 475,8  | 5,7   | 603           | 20 444,5  | 4,8   | 948  | 35 240,7  | Etats-Unis                     |
| 4        | 593,0   | 9,1   | 14   | 246,8    | 1,0   | 183           | 11 654,9  | 2,7   | 238  | 15 507,8  | Hong Kong, Chine               |
| 0        | 0,0     | 0,0   | 4  | 11,1     | 0,0   | 317           | 15 747,5  | 3,7   | 380  | 16 651,7  | République de Corée            |
| 0        | 0,0     | 0,0   | 2  | 33,0     | 0,1   | 120           | 7 397,4   | 1,7   | 291  | 11 574,6  | Singapour                      |
| 0        | 0,0     | 0,0   | 4  | 15,7     | 0,1   | 360           | 13 580,5  | 3,2   | 426  | 17 678,9  | Prov. chinoise de Taiwan       |
| 29       | 2 601,7 | 40,1  | 33   | 314,9    | 1,2   | 222           | 6 148,4   | 1,4   | 392  | 10 430,4  | Royaume-Uni                    |
| 0        | 0,0     | 0,0   | 26   | 139,6    | 0,5   | 259           | 7 915,2   | 1,9   | 391  | 8 507,4   | Fédération de Russie           |
| 0        | 0,0     | 0,0   | 23   | 487,1    | 1,9   | 104           | 1 745,9   | 0,4   | 338  | 7 685,2   | Danemark                       |
| 0        | 0,0     | 0,0   | 30   | 688,4    | 2,7   | 79            | 2 591,7   | 0,6   | 121  | 3 674,3   | Italie                         |
| 0        | 0,0     | 0,0   | 10   | 86,1     | 0,3   | 32            | 986,6     | 0,2   | 45   | 1 470,4   | Inde                           |
| 0        | 0,0     | 0,0   | 5  | 40,8     | 0,2   | 50            | 10 186,1  | 2,4   | 76   | 11 175,1  | Arabie saoudite                |
| 0        | 0,0     | 0,0   | 0  | 0,0      | 0,0   | 28            | 241,3     | 0,1   | 73   | 3 783,0   | Malaisie                       |
| 0        | 0,0     | 0,0   | 0  | 0,0      | 0,0   | 7             | 497,7     | 0,1   | 9  | 505,6     | Rép. islamique d'Iran          |
| 0        | 0,0     | 0,0   | 12   | 42,6     | 0,2   | 128           | 1 552,0   | 0,4   | 171  | 2 210,4   | Turquie                        |
| 1        | 2,9     | 0,0   | 23   | 441,2    | 1,7   | 235           | 7 080,7   | 1,7   | 267  | 7 788,4   | Suisse                         |
| 1        | 273,4   | 4,2   | 39   | 154,1    | 0,6   | 139           | 3 052,8   | 0,7   | 196  | 3 524,5   | Pays-Bas                       |
| 0        | 0,0     | 0,0   | 31   | 1 018,9  | 3,9   | 72            | 2 699,8   | 0,6   | 122  | 5 197,2   | Belgique                       |
| 16       | 499,0   | 7,7   | 6  | 304,0    | 1,2   | 53            | 1 802,0   | 0,4   | 104  | 3 330,9   | Canada                         |
| 5        | 576,1   | 8,9   | 19   | 175,6    | 0,7   | 61            | 2 514,6   | 0,6   | 157  | 4 375,0   | Suède                          |
| 0        | 0,0     | 0,0   | 2  | 38,9     | 0,1   | 18            | 348,2     | 0,1   | 37   | 1 073,1   | Philippines                    |
| 0        | 0,0     | 0,0   | 0  | 0,0      | 0,0   | 9             | 1 324,1   | 0,3   | 11   | 1 609,1   | Brésil                         |
| 1        | 6,7     | 0,1   | 28   | 325,9    | 1,3   | 70            | 1 362,0   | 0,3   | 103  | 2 358,6   | France                         |
| 0        | 0,0     | 0,0   | 3  | 15,3     | 0,1   | 56            | 1 217,9   | 0,3   | 255  | 4 676,0   | Espagne                        |
| 1        | 1,9     | 0,0   | 1  | 4,0      | 0,0   | 54            | 748,2     | 0,2   | 101  | 1 282,3   | Indonésie                      |
| 0        | 0,0     | 0,0   | 5  | 49,6     | 0,2   | 69            | 2 420,3   | 0,6   | 68   | 2 519,3   | Chypre                         |
| 0        | 0,0     | 0,0   | 0  | 0,0      | 0,0   | 0             | 0,0       | 0,0   | 0  | 0,0       | Koweït                         |
| 0        | 0,0     | 0,0   | 9  | 57,6     | 0,2   | 66            | 2 045,9   | 0,5   | 95   | 3 032,5   | Monaco                         |
| 2        | 133,8   | 2,1   | 5  | 39,8     | 0,2   | 24            | 1 012,9   | 0,2   | 42   | 1 455,4   | Australie                      |
| 0        | 0,0     | 0,0   | 0  | 0,0      | 0,0   | 12            | 67,1      | 0,0   | 33   | 298,4     | Thaïlande                      |
| 0        | 0,0     | 0,0   | 7  | 103,6    | 0,4   | 45            | 732,7     | 0,2   | 91   | 1 105,1   | Ukraine                        |
| 84       | 5 446,5 | 83,9  | 1 778  | 22 078,7 | 85,1  | 10 293        | 379 923,8 | 89,3  | 13 920                                       | 489 305,9 | Total partiel                  |
| 21       | 1 041,5 | 16,1  | 1 111  | 3 865,3  | 14,9  | 4 342         | 45 533,2  | 10,7  | 1 031  | 11 260,1  | Autres                         |
| 105      | 6 488,0 | 100,0 | 2 889  | 25 944,0 | 100,0 | 14 635        | 425 457,0 | 100,0 | 14 951                                       | 500 566,0 | Total                          |

TABLEAU 20

**Commandes de navires neufs dans les principales catégories de navires<sup>a</sup> 1993-2003**  
(nombre de navires, milliers de tpl)

| Année        | Navires-citernes |                 | Vraquiers |                 | Transporteurs mixtes |                 | Navires de charge classiques |                 | Porte-conteneurs |                 | Transbordeurs |                 | Total <sup>b</sup> |                 |
|--------------|------------------|-----------------|-----------|-----------------|----------------------|-----------------|------------------------------|-----------------|------------------|-----------------|---------------|-----------------|--------------------|-----------------|
|              | Nombre           | Milliers de tpl | Nombre    | Milliers de tpl | Nombre               | Milliers de tpl | Nombre                       | Milliers de tpl | Nombre           | Milliers de tpl | Nombre        | Milliers de tpl | Nombre             | Milliers de tpl |
| <b>1993</b>  | 267              | 17 327          | 299       | 18 303          | 1                    | 83              | 261                          | 2 102           | 182              | 5 057           | 122           | 163             | 1 132              | 43 035          |
| <b>1994</b>  | 256              | 13 833          | 339       | 19 896          | 2                    | 220             | 227                          | 1 493           | 242              | 6 497           | 118           | 159             | 1 184              | 42 098          |
| <b>1995</b>  | 243              | 9 143           | 381       | 22 418          | 4                    | 440             | 345                          | 2 449           | 345              | 8 562           | 144           | 224             | 1 462              | 43 236          |
| <b>1996</b>  | 274              | 13 875          | 271       | 14 250          | -                    | -               | 257                          | 2 107           | 292              | 6 978           | 144           | 155             | 1 238              | 37 365          |
| <b>1997</b>  | 428              | 32 516          | 282       | 17 983          | 2                    | 220             | 299                          | 2 701           | 166              | 3 618           | 96            | 149             | 1 273              | 57 187          |
| <b>1998</b>  | 280              | 21 922          | 166       | 11 835          | 0                    | 0               | 333                          | 2 488           | 178              | 5 975           | 117           | 231             | 1 074              | 42 451          |
| <b>1999</b>  | 206              | 16 822          | 346       | 23 934          | -                    | -               | 162                          | 1 323           | 170              | 7 183           | 116           | 348             | 1 000              | 49 610          |
| <b>2000</b>  | 446              | 41 865          | 344       | 20 081          | -                    | -               | 255                          | 2 534           | 373              | 15 025          | 136           | 308             | 1 554              | 80 121          |
| <b>2001</b>  | 550              | 34 260          | 165       | 9 496           | -                    | -               | 142                          | 1 222           | 180              | 6 564           | 101           | 80              | 1 138              | 51 622          |
| <b>2002</b>  | 447              | 23 979          | 275       | 20 799          | -                    | -               | 136                          | 1 593           | 135              | 6 223           | 111           | 131             | 1 104              | 52 725          |
| <b>2003</b>  |                  |                 |           |                 |                      |                 |                              |                 |                  |                 |               |                 |                    |                 |
| Janvier      | 48               | ..              | 23        | ..              | 0                    | ..              | 14                           | ..              | 33               | ..              | 14            | ..              | 132                | ..              |
| Février      | 21               | ..              | 15        | ..              | 0                    | ..              | 6                            | ..              | 16               | ..              | 14            | ..              | 72                 | ..              |
| Mars         | 33               | ..              | 30        | ..              | 0                    | ..              | 16                           | ..              | 19               | ..              | 6             | ..              | 104                | ..              |
| Avril        | 32               | ..              | 6         | ..              | 0                    | ..              | 2                            | ..              | 32               | ..              | 4             | ..              | 76                 | ..              |
| Mai          | 40               | ..              | 3         | ..              | 0                    | ..              | 12                           | ..              | 17               | ..              | 9             | ..              | 81                 | ..              |
| Juin         | 33               | ..              | 2         | ..              | 0                    | ..              | 1                            | ..              | 19               | ..              | 13            | ..              | 68                 | ..              |
| Juillet      | 48               | ..              | 18        | ..              | 0                    | ..              | 5                            | ..              | 44               | ..              | 8             | ..              | 123                | ..              |
| Août         | 30               | ..              | 18        | ..              | 0                    | ..              | 3                            | ..              | 21               | ..              | 12            | ..              | 84                 | ..              |
| Septembre    | 46               | ..              | 23        | ..              | 0                    | ..              | 6                            | ..              | 29               | ..              | 9             | ..              | 113                | ..              |
| Octobre      | 75               | ..              | 22        | ..              | 0                    | ..              | 4                            | ..              | 27               | ..              | 0             | ..              | 128                | ..              |
| Novembre     | 22               | ..              | 11        | ..              | 0                    | ..              | 1                            | ..              | 39               | ..              | 3             | ..              | 76                 | ..              |
| Décembre     | 28               | ..              | 22        | ..              | 0                    | ..              | 21                           | ..              | 29               | ..              | 2             | ..              | 102                | ..              |
| <b>Total</b> | 456              | ..              | 193       | ..              | 0                    | ..              | 91                           | ..              | 325              | ..              | 94            | ..              | 1 159              | ..              |

Sources : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par l'Institute of Shipping Economics and Logistics (2004), *Shipping Statistics and Market Review*, janvier/février, tableau II-1.1.1.1. Pour 2003, les chiffres se fondent sur les données publiées par l'Institute of Shipping Economics and Logistics (2004), *Shipping Statistics and Market Review*, janvier/février 2004, page 70, sur la base de données mensuelles fournies par les publications Baird (Australie).

<sup>a</sup> Navires de 300 tjb ou plus.

<sup>b</sup> Le total ne prend pas en compte les commandes de construction neuves portant sur d'autres types de navires.



TABLEAU 21

**Tonnage en commande dans le monde au 1<sup>er</sup> janvier 2004**  
(milliers de tpl)

| <i>Groupes de pays d'immatriculation</i>        | <i>Total</i> | <i>Pétroliers</i> | <i>Vraquiers</i> | <i>Navires de charge classiques</i> | <i>Porte-conteneurs</i> | <i>Autres navires</i> |
|---|--------------|-------------------|------------------|-------------------------------------|-------------------------|-----------------------|
| <b>Total mondial</b>                            | 160 379      | 61 076            | 46 560           | 3 020                               | 30 584                  | 19 139                |
| <b>Pays développés à économie de marché</b>     | 47 017       | 20 079            | 7 920            | 1 059                               | 9 350                   | 8 609                 |
| <b>Principaux pays de libre immatriculation</b> | 87 172       | 29 597            | 30 862           | 1 169                               | 17 952                  | 7 592                 |
| <b>Pays d'Europe centrale et orientale</b>      | 410          | 58                | 0                | 154                                 | 0                       | 198                   |
| <b>Pays socialistes d'Asie</b>                  | 6 087        | 2 529             | 2 030            | 66                                  | 951                     | 511                   |
| <b>Ensemble des pays en développement</b>       | 19 692       | 8 813             | 5 748            | 572                                 | 2 330                   | 2 229                 |
| <i>Dont :</i>                                   |              |                   |                  |                                     |                         |                       |
| <b>Afrique</b>                                  | 403          | 1                 | 0                | 10                                  | 0                       | 392                   |
| <b>Amérique</b>                                 | 819          | 87                | 82               | 256                                 | 157                     | 237                   |
| <b>Asie</b>                                     | 18 375       | 8 725             | 5 666            | 306                                 | 2 173                   | 1 504                 |
| <b>Europe</b>                                   | 95           | 0                 | 0                | 0                                   | 0                       | 95                    |
| <b>Océanie</b>                                  | 0            | 0                 | 0                | 0                                   | 0                       | 0                     |

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Lloyd's Register – Fairplay.

TABLEAU 22

**Prix représentatifs de navires neufs, différentes années <sup>a</sup>**  
(millions de dollars)

| <i>Type et taille des navires</i>                         | <i>1980</i> | <i>1985</i> | <i>1990</i> | <i>1995</i> | <i>2000</i> | <i>2002</i> | <i>2003</i> | <i>Variation en % 2002/2003</i> |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---------------------------------|
| <b>Vraquier de 30 à 50 000 tpl</b>                        | 17          | 11          | 24          | 25          | 20          | 15          | 22          | 46,7                            |
| <b>Navire-citerne de 32 à 45 000 tpl</b>                  | 19          | 18          | 29          | 34          | 29          | 26          | 30          | 15,4                            |
| <b>Vraquier de 70 à 74 000 tpl</b>                        | 24          | 14          | 32          | 29          | 23          | 20          | 25          | 25,0                            |
| <b>Navire-citerne de 80 à 105 000 tpl</b>                 | 28          | 22          | 42          | 43          | 41          | 35          | 41          | 17,1                            |
| <b>Vraquier de 120 000 tpl</b>                            | 32          | 27          | 45          | 40          | 40          | 31          | 47          | 51,6                            |
| <b>Navire-citerne de 250 à 280 000 tpl</b>                | 75          | 47          | 90          | 85          | 76          | 67          | 75          | 11,9                            |
| <b>Méthanier (GNL) de 125 000 à 138 000 m<sup>3</sup></b> | 200         | 200         | 225         | 245         | 165         | 164         | 155         | -5,5                            |
| <b>Méthanier (GPL) de 75 000 m<sup>3</sup></b>            | 77          | 44          | 78          | 68          | 60          | 60          | 59          | -1,7                            |
| <b>Navire de charge classique de 15 000 tpl</b>           | 14          | 12          | 24          | 21          | 19          | 16          | 16          | 0,0                             |
| <b>Porte-conteneurs intégral de 2 500 EVP</b>             | -           | 26          | 52          | 50          | 35          | 28          | 38          | 35,7                            |

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

<sup>a</sup> À partir de 1995, les prix correspondent aux plus grosses unités.

principaux pays de libre immatriculation ont représenté 15,1 % et 59,0 % des commandes, soit globalement 74,1 %. Le volume des porte-conteneurs commandés a doublé en 2003 pour atteindre 32,9 millions de tpl à la fin de l'année, soit 18,3 % du total mondial en commande. En ce qui concerne les porte-conteneurs commandés, les pays développés à économie de marché ont représenté 28,4 % des commandes et les principaux pays de libre immatriculation plus de 54,5 %. Au début de 2004, les commandes de porte-conteneurs des pays en développement ont augmenté de 22,3 % pour atteindre 2,3 millions de tpl, soit 7,1 % du total des porte-conteneurs commandés. Les pays en développement d'Asie représentaient 2,1 millions de tpl, soit 93,3 % du total des commandes des pays en développement.

### 3. Prix des navires neufs et des navires d'occasion

Le tableau 22 indique les prix des navires neufs pour les principales catégories de navires. En 2003, les prix de l'ensemble des principaux types de navires neufs, à l'exception des vraquiers de type Panamax et des transporteurs de GNL, ont augmenté de façon significative par rapport à ceux de l'année précédente. Les augmentations de prix ont été plus prononcées pour les vraquiers, ce qui reflète la forte demande de transport de vrac secs. Les prix des vraquiers Cape-size ont été particulièrement élevés, avec une augmentation de 51,6 % par rapport à 2003, tandis que les prix des

petits Panamax ont augmenté de 46,7 et 25 % respectivement. Les principaux pays constructeurs ont continué d'envisager des mesures visant à aligner la capacité de la construction navale sur les prévisions de demande. Les augmentations des prix des pétroliers neufs de toutes tailles ont toutes été des augmentations à deux chiffres en 2003, ce qui contraste fortement avec les réductions des prix de 2002. Les prix des porte-conteneurs cellulaires de 2 500 EVP se sont également bien comportés, avec une augmentation de 35,7 %, tandis que les prix des navires de charge classiques sont demeurés stables. Des réductions de prix modestes de 5,5 et 1,7 % ont été observées pour les transporteurs de GNL et de GPL. D'une façon générale, la tendance haussière des prix de la construction navale au cours de l'année a reflété l'augmentation des commandes.

Comme le tableau 23 l'indique, les prix moyens des pétroliers et des vraquiers d'occasion ont nettement augmenté. Les vraquiers ont augmenté de 40 %, surtout les navires Panamax. Le nombre de transactions a également augmenté, de 325 en 2002 à 359 en 2003, les navires Panamax et Cape-size étant les plus populaires, tandis que les petits navires ont fait l'objet de 116 transactions. Dans le secteur des pétroliers, des augmentations à deux chiffres ont été enregistrées pendant l'année, le tonnage Aframax connaissant des augmentations de 26,7 %. Un nombre record de transactions a été enregistré en 2003, lorsque 348 unités ont changé de mains (138 unités l'année précédente), dont 229 bâtiments de plus de 50 000 tpl.

TABLEAU 23

#### Prix des navires d'occasion de cinq ans d'âge, 1998-2003 (au 31 décembre, en millions de dollars)

| Navires  | 1998 | 1999 | 2000 | 2002 | 2003 | Variation en %<br>2002/2003 |
|--|------|------|------|------|------|-----------------------------|
| Navire-citerne de 40 000 tpl                   | 20   | 20   | 27   | 26   | 24   | 28                          |
| Navire-citerne de 80 à 95 000 tpl <sup>a</sup> | 25   | 26   | 39   | 33   | 30   | 38                          |
| Navire-citerne de 130 à 150 000 tpl            | 37   | 36   | 50   | 43   | 42   | 48                          |
| Navire-citerne de 250 à 280 000 tpl            | 50   | 50   | 71   | 60   | 53   | 75                          |
| Navire-citerne de 250 à 280 000 tpl            | 13   | 16   | 15   | 12   | 15   | 21                          |
| Vraquier de 45 000 tpl                         | 15   | 17   | 16   | 14   | 17   | 28                          |
| Vraquier de 70 000 tpl                         | 24   | 28   | 25   | 22   | 26   | 41                          |
| Vraquier de 150 000 tpl                        | 20   | 20   | 27   | 26   | 24   | 28                          |

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par Fearnleys, Review 2003.

<sup>a</sup> Prix correspondant aux plus grosses unités.

## 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*

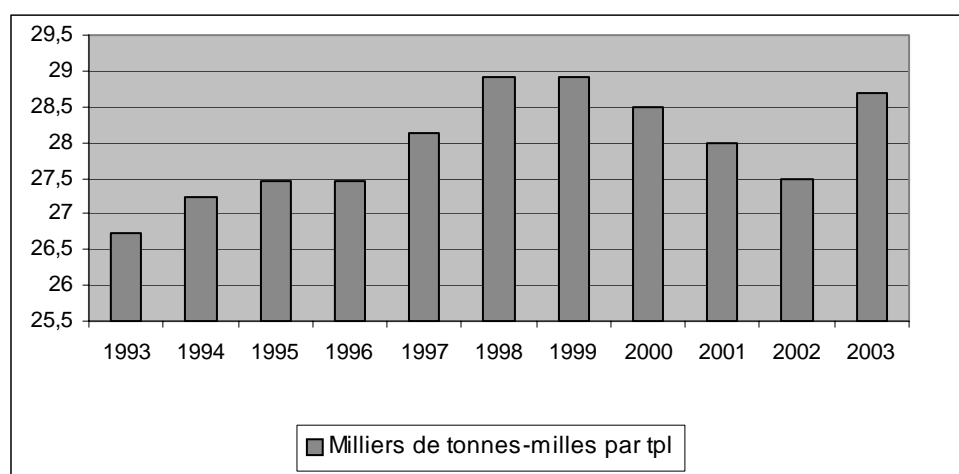
### A. PRODUCTIVITÉ OPÉRATIONNELLE

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> |
|--------------|---|---|---|--|--|
| <b>1990</b>  | 658,4                                       | 4 008   | 17 121  | 6,1  | 26,0                                     |
| <b>1995</b>  | 734,9                                       | 4 651   | 20 188  | 6,3  | 27,5                                     |
| <b>2000</b>  | 808,4                                       | 5 871   | 23 016  | 7,3  | 28,5                                     |
| <b>2002</b>  | 844,2                                       | 5 888   | 23 251  | 7,0  | 27,5                                     |
| <b>2003</b>  | 857,0                                       | 6 168   | 24 589  | 7,2  | 28,7                                     |

*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 : 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<sup>a</sup>  
et du reste de la flotte<sup>b</sup>, 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> |
|--------------|---|---|---|-----------------------------------|--|---|---|---|
| <b>1970</b>  | 1 182   | 8,6                                     | 403   | 8,4                               | 97   | 6,8   | 800   | 6,3   |
| <b>1980</b>  | 1 564   | 4,8                                     | 396   | 2,9                               | 282  | 5,8   | 1 406   | 8,3   |
| <b>1990</b>  | 1 427   | 6,0                                     | 667   | 3,3                               | 203  | 6,3   | 1 680   | 9,1   |
| <b>2000</b>  | 2 077   | 7,3                                     | 1 255   | 4,6                               | 122  | 7,9   | 2 415   | 10,0  |
| <b>2002</b>  | 2 059   | 6,8                                     | 1 333   | 4,6                               | 100  | 7,9   | 2 395   | 10,0  |
| <b>2003</b>  | 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.

<sup>a</sup> Navires-citernes, vraquiers et transporteurs mixtes indiqués dans le 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 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<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  |
| 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.

<sup>a</sup> Navires-citernes, vraquiers et transporteurs mixtes indiqués dans le 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 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>  |       |       |       |       |       |       |
| <b>Flotte marchande mondiale</b>                                      | 658,4 | 799,0 | 808,4 | 852,6 | 844,2 | 857,0 |
| <b>Tonnage excédentaire<sup>a</sup></b>                               | 63,7  | 23,7  | 18,4  | 21,5  | 21,7  | 10,3  |
| <b>Flotte active<sup>b</sup></b>                                      | 594,7 | 775,3 | 790,0 | 804,1 | 822,5 | 846,7 |
| <i>Pourcentages</i>   |       |       |       |       |       |       |
| <b>Part du tonnage excédentaire dans la flotte marchande mondiale</b> | 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.

<sup>a</sup> 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.

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

TABLEAU 28

**Analyse du surtonnage par grandes catégories de navires, 1997-2003<sup>a</sup>**  
(chiffres annuels moyens en millions de tpl)

|  | 1997  | 1998  | 1999  | 2000  | 2001  | 2002  | 2003 <sup>b</sup> |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------------------|
| <b>Flotte mondiale de navires-citernes</b>                             | 290,6 | 291,0 | 281,8 | 279,4 | 280,2 | 267,7 | 286,0             |
| Surtonnage <sup>c</sup>  | 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               |
| <b>Flotte mondiale de vraquiers</b>                                    | 260,9 | 257,1 | 245,7 | 247,7 | 255,3 | 258,8 | 297,5             |
| Surtonnage <sup>c</sup>  | 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               |
| <b>Flotte mondiale de navires de charge classiques</b>                 | 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               |
| <b>Flotte mondiale de transporteurs d'unités de charge<sup>d</sup></b> | 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.

<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 n'y sont pas pris en compte.

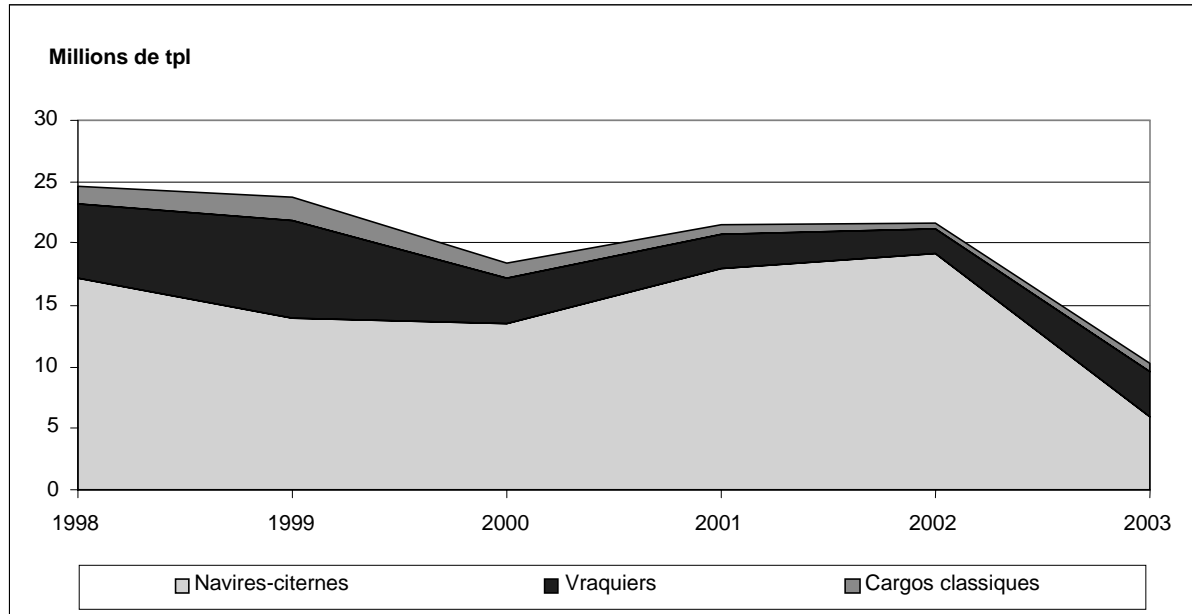
<sup>b</sup> Y compris 50 % de transporteurs mixtes (minéraliers, vraquiers, pétroliers).

<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 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> |
|--|--------------|---|-------------------------------------|---|-------------------------------------|
| <b>Pays développés à économie de marché</b>                      | 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                                |
| <b>Principaux pays de libre immatriculation</b>                  | 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                                |
| <b>Pays en développement<sup>a</sup></b>                         | 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                                |
| <b>Pays d'Europe centrale et orientale (y compris l'ex-URSS)</b> | 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                                 |
| <b>Pays socialistes d'Asie</b>                                   | 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                                 |
| <b>Total mondial<sup>b</sup></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).

<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).



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

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



## Chapitre 4

### TRAFIC ET MARCHÉS DES FRETS

*Le présent chapitre traite de la situation et des tendances du trafic et des marchés des frets, y compris les principaux services de ligne et le vrac; il fournit des données sur les taux de fret des services de ligne exprimées en pourcentage des prix des produits de base, ainsi que des estimations du fret payé et du coût du fret en pourcentage de la valeur des importations dans les échanges mondiaux*

#### A. MARCHÉ DE L'AFFRÈTEMENT PÉTROLIER

##### 1. Trafic maritime du pétrole brut et des produits pétroliers

En 2003, les taux de fret pétroliers ont considérablement varié à la suite des décisions de l'OPEC sur les niveaux de production, de l'accroissement de la demande des principaux pays consommateurs et d'événements imprévus tels que l'agitation intestine au Venezuela et les grèves du Nigéria au début de l'année, les opérations militaires dans les pays du Golfe au cours du deuxième semestre, de la demande accrue du Japon en raison de la fermeture provisoire, en été, de centrales nucléaires, pour inspection et, à la fin de l'année du mauvais temps et des encombrements dans le Bosphore. La proposition européenne attendue visant à accélérer le retrait des pétroliers à coque simple, qui a finalement été approuvée pendant le dernier trimestre, a également contribué à la volatilité des taux.

En 2004, il y a tout lieu de penser que la demande de chargements de pétrole brut et de produits pétroliers sera fonction de la durée de la période pendant laquelle les trajets vers les marchés des États-Unis seront rallongés et des incertitudes quant aux niveaux de production du Moyen-Orient.

##### 2. Taux de fret pétroliers

Globalement, 2003 a été une bonne année pour les armateurs de pétroliers. Comme le tableau 31 l'indique, tous les indices des taux de fret pour les cinq catégories de navires servant au transport du pétrole brut et des produits pétroliers

ont augmenté au cours de l'année. L'augmentation de l'indice du fret pour les petits transporteurs de brut et de produits pétroliers a été particulièrement impressionnante, puisqu'elle a doublé pendant l'année pour atteindre 333. Pour les transporteurs de brut de taille moyenne, l'augmentation de l'indice du fret a également été remarquable, soit de 162 à 279 pendant l'année. Les hausses constatées pour les VLCC/ULCC ont été moins impressionnantes mais néanmoins sensibles, soit de 99 à 125. Les indices n'ont enregistré que des augmentations modestes pendant l'année en ce qui concerne les petits transporteurs de produits "noirs" et les transporteurs de produits "blancs" de tout tonnage – soit de 266 à 246 et de 231 à 243, respectivement

La reprise des taux a été illustrée par le fait que les indices de fret moyen pour 2003, pour toutes les catégories de navires, à l'exception des transporteurs de produits "blancs" tous tonnages, ont dépassé la moyenne des taux de fret correspondants pour les deux années précédentes et sont aussi bons que ceux de 2000, une bonne année pour les armateurs de pétroliers. La comparaison des taux de fret annuels moyens pour 2003, par rapport à l'année précédente, a été particulièrement favorable pour les VLCC/ULCC et les transporteurs de brut de taille moyenne, lesquels ont atteint 88 (48 en 2002) et 165 (98 l'année précédente), respectivement. Des augmentations analogues des taux de fret moyens ont été enregistrées pour les trois autres catégories de navires, à savoir les petits transporteurs de brut et de produits pétroliers (203 en 2003 contre 131 l'année précédente), les mini-transporteurs "noirs" (246 en 2003 contre 173 en 2002) et les transporteurs de produits "blancs" tous tonnages (243 contre 166 en 2002).

TABLEAU 31

Indices des taux de fret pétroliers<sup>a</sup>, 2001-2004<sup>b</sup>

| Période          | VLCC/ULCC |      |      |      | Transporteurs de brut de moyen tonnage |      |      |      | Petits transporteurs de brut et de produits pétroliers |      |      |      | Mini-transporteurs de produits "noirs" |      |      |      | Transporteurs de produits "blancs" tous tonnages |      |      |      |
|------------------|-----------|------|------|------|--|------|------|------|--|------|------|------|--|------|------|------|--|------|------|------|
|                  | 2001      | 2002 | 2003 | 2004 | 2001                                   | 2002 | 2003 | 2004 | 2001   | 2002 | 2003 | 2004 | 2001                                   | 2002 | 2003 | 2004 | 2001   | 2002 | 2003 | 2004 |
| Janvier          | 152       | 40   | 99   | 125  | 217                                    | 90   | 162  | 268  | 346  | 100  | 166  | 345  | 277                                    | 165  | 266  | 285  | 371  | 148  | 231  | 266  |
| Février          | 117       | 41   | 133  | 146  | 206                                    | 87   | 181  | 179  | 230  | 126  | 187  | 306  | 323                                    | 168  | 267  | 285  | 400  | 150  | 246  | 357  |
| Mars             | 87        | 39   | 114  |      | 158                                    | 86   | 225  |      | 239  | 116  | 276  |      | 295                                    | 159  | 290  |      | 348  | 150  | 273  |      |
| Avril            | 95        | 36   | 129  |      | 171                                    | 91   | 240  |      | 272  | 117  | 294  |      | 299                                    | 164  | 290  |      | 264  | 149  | 328  |      |
| Mai              | 81        | 36   | 80   |      | 160                                    | 105  | 150  |      | 190  | 144  | 218  |      | 296                                    | 194  | 200  |      | 263  | 179  | 294  |      |
| Juin             | 61        | 50   | 85   |      | 132                                    | 90   | 156  |      | 183  | 159  | 201  |      | 242                                    | 204  | 235  |      | 264  | 177  | 231  |      |
| Juillet          | 52        | 40   | 51   |      | 112                                    | 97   | 110  |      | 141  | 130  | 133  |      | 230                                    | 201  | 250  |      | 224  | 158  | 221  |      |
| Août             | 53        | 45   | 53   |      | 114                                    | 83   | 103  |      | 130  | 132  | 168  |      | 224                                    | 167  | 198  |      | 214  | 171  | 221  |      |
| Septembre        | 51        | 36   | 58   |      | 111                                    | 84   | 92   |      | 148  | 110  | 138  |      | 204                                    | 158  | 209  |      | 218  | 175  | 233  |      |
| Octobre          | 74        | 41   | 58   |      | 111                                    | 84   | 120  |      | 154  | 118  | 153  |      | 210                                    | 153  | 202  |      | 187  | 155  | 180  |      |
| Novembre         | 44        | 73   | 70   |      | 98                                     | 108  | 158  |      | 136  | 138  | 164  |      | 163                                    | 154  | 258  |      | 192  | 174  | 213  |      |
| Décembre         | 39        | 103  | 125  |      | 94                                     | 172  | 279  |      | 128  | 176  | 333  |      | 141                                    | 193  | 290  |      | 149  | 208  | 243  |      |
| Moyenne annuelle | 76        | 48   | 88   |      | 140                                    | 98   | 165  |      | 191  | 131  | 203  |      | 242                                    | 173  | 246  |      | 258  | 166  | 243  |      |

<sup>a</sup> Indices établis et publiés par *Lloyd's Ship Manager*. Barème mondial = 100, applicable chaque année. Pour les navires-citernes, les catégories dimensionnelles sont les suivantes : VLCC/ULCC, 150 000 tpl ou plus; transporteurs de brut de moyen tonnage, 70 000 à 150 000 tpl; petits transporteurs de brut et de produits pétroliers, 30 000 à 70 000 tpl; mini-transporteurs de produits "noirs", moins de 35 000 tpl; et transporteurs de produits "blancs" tous tonnages.

<sup>b</sup> Tous les indices ont été arrondis au nombre entier le plus proche.

*VLCC (superpétroliers)*

En janvier 2003, les taux spot du Golfe Arabo-Persique vers le Japon et la République de Corée se sont situés au niveau 126 du Barème World Scale, puis ont plongé en février, mais ont repris en mars pour plonger à nouveau en avril aux niveaux WS84 et WS82 respectivement. Les mois suivants ont été défavorables jusqu'en août et des niveaux de WS49 et WS51 ont été atteints. La reprise de septembre n'a été que de courte durée, mais le fléchissement d'octobre a été suivi par une bonne reprise à la fin de l'année, les deux taux se situant à WS148, soit 17,5 % de plus qu'au début de l'année.

Les fluctuations des taux dans le sens Golfe Arabo-Persique – Ouest traduisent les fluctuations des taux pour les routes allant vers l'Est. Les taux à destination de l'Europe ont commencé l'année à WS103, ont fléchi jusqu'en avril pour se situer à WS72, puis ont fléchi à nouveau en août pour atteindre WS48. Ici encore, la brève reprise de septembre a entraîné un fléchissement à WS52 en octobre, suivi par une forte reprise à WS124 jusqu'à la fin de l'année, soit 20,4 % d'augmentation sur l'ensemble de l'année. Les taux pour les navires se dirigeant vers les Caraïbes et la côte Est de l'Amérique du Nord ont débuté à WS85, le fléchissement du mois d'août s'est situé à WS46 et celui d'octobre a été suivi par une reprise qui a atteint WS113 en décembre, soit une augmentation sensible de 32,9 % sur l'ensemble de l'année.

Sur l'itinéraire Afrique de l'Ouest – Extrême-Orient, les taux ont également été très instables. Ils ont commencé à WS105, sont tombés à WS74 en avril et à WS46 en août. On a ensuite enregistré une reprise en septembre, au niveau WS128, puis un fléchissement le mois suivant à WS51 et à nouveau un pic à WS130 en novembre, avec à nouveau une légère baisse à WS120 à la fin de l'année. L'augmentation globale a été de 14,3 % en 2003.

Pendant le premier trimestre de 2004, tous les taux ont fléchi. Les taux correspondants sur l'itinéraire Golfe Arabo-Persique – Japon, et République de Corée, Europe et Caraïbes/côte Est des États-Unis ont été de WS89, WS87, WS78 et WS79 respectivement. Toutefois, on a observé en mars un bref regain d'optimisme et il y a eu quelques bons résultats. Par exemple, le Mitsumine a reçu un affrètement NGT pour transporter 252 5005 tonnes de brut du Golfe Arabo-Persique vers le Japon, au niveau WS100. De même, Hyundai a affrété l'Al Shegaya pour transporter

265 000 tonnes de brut à Deasan au taux de WS98. Toutefois, KPC a affrété le Falkonera à WS105 pour transporter 260 000 tonnes du Koweït au Golfe du Mexique. Les taux sur les itinéraires à partir du Golfe Arabo-Persique ont été meilleurs dans les autres directions : Chevtex a affrété le Navarin pour transporter 255 000 tonnes de brut vers l'Afrique du Sud à WS138. Toutefois, cette augmentation n'a pu être soutenue et les taux ont continué de glisser en avril. Ils ont repris les mois suivants. Deux faits notables ont été enregistrés en juillet : un total de 265 000 tonnes de brut ont été acheminées à partir du Golfe Arabo-Persique au taux de WS135 par le Universal Brave affrété par NGT à destination du Japon, et au taux de WS117 pour le New Vitality affrété par Hyundai à destination de Daesan.

*Transporteurs de brut de taille moyenne*

Les fluctuations des taux pour les transporteurs de brut de taille moyenne ont reflété la situation particulière qui règne sur les itinéraires desservis par ces navires. Les taux Suezmax pour les expéditions de l'Afrique de l'Ouest à destination de l'Europe et des Caraïbes/côte Est des États-Unis ont débuté en janvier 2003 à WS180 et WS175 respectivement. Les taux ont fléchi les mois suivants pour descendre jusqu'à WS82 et WS80 en août, puis ont repris, atteignant WS206 et WS199 à la fin de l'année. Les augmentations correspondantes des taux pendant l'année ont été de 14,4 % à destination de l'Europe et de 13,7 % pour les destinations d'outre-Atlantique. Le tonnage Suezmax franchissant la Méditerranée a commencé l'année à WS200, puis est descendu à WS89 en août avant de reprendre en novembre à WS147, puis est remonté à la fin de l'année à WS246 – soit une augmentation globale de 23 % en 2003.

Les perspectives ont également été favorables pour le tonnage Aframax. Les pétroliers opérant à travers la Méditerranée ont commencé l'année au taux de WS213, mais ils sont tombés à WS84 seulement en août. Les taux ont repris les mois suivants pour atteindre WS196 en novembre et WS241 en décembre, soit une augmentation de 13,1 % pour l'ensemble de l'année. Sur les itinéraires transatlantiques, le tonnage Aframax acheminé des Caraïbes à la côte Est de l'Amérique du Nord a enregistré une performance remarquable. Les taux ont commencé à WS146 au début de l'année et, après un pic à WS306 en mars, sont retombés à WS149 en août. Par la suite, la reprise a été forte et l'année a fini à WS290, soit près du double des taux enregistrés au début de l'année.

Les itinéraires Suezmax partant d'Afrique de l'Ouest ont enregistré un pic en janvier 2004 à WS268 pour des destinations situées en Europe, et à WS264 pour les Caraïbes/côte Est des États-Unis; un fléchissement a ensuite été enregistré jusqu'en avril. Par exemple, Stentex a affrété le North Star à WS260 en janvier pour acheminer 130 000 tonnes de brut sur la côte Est de l'Amérique du nord tandis qu'une expédition analogue s'est effectuée au taux de WS160 en mars lorsque CSSSA a affrété le Genmar Phoenix. En mars également, le même taux a été accepté par CEPESA pour affréter le Iran Sarvestant afin d'acheminer 135 000 tonnes de Ceyhan (Turquie) en Espagne. En juin, les taux ont légèrement glissé. Par exemple, deux expéditions de 130 000 tonnes de l'Afrique de l'Ouest ont été effectuées à peu près au même taux. Sun Oil a affrété le Calm Sea à WS140 à destination de la côte Est des États-Unis tandis que Navion a accepté un taux de WS137 pour l'affrètement du Monte Toledo à destination de l'Europe.

Les taux du tonnage Aframax ont également enregistré un pic en janvier 2004, puis ont fléchi. Pour les itinéraires transméditerranéens toutefois, on a enregistré un rebond en mars. Par exemple, ce même mois, Sibneft a affrété le Iran Abadeh pour acheminer 80 000 tonnes à destination de la Méditerranée au taux de WS220. Les taux pour les Caraïbes ont été très inférieurs : BP Amoco a affrété le Chemtrans Lyra pour acheminer 70 000 tonnes au taux de WS128, tandis que Hess a accepté un taux de WS165 pour une expédition analogue de Coveñas (Colombie) à Sainte-Croix. En juin, les taux ont glissé en Méditerranée puis ont repris dans les Caraïbes. Exxon Mobil a affrété Antartica pour transporter 80 000 tonnes à travers la Méditerranée au taux de WS175, et le Meribel a été affrété au taux de seulement WS165 par Petrogal pour acheminer un tonnage analogue de la Méditerranée au Portugal. Sur les routes transatlantiques, Premcor a affrété le Genmar Minotaur à WS200 pour transporter 70 000 tonnes de Coveñas à la côte Est des États-Unis.

#### *Petits transporteurs de brut et de produits pétroliers*

Les taux spot moyens pour les unités de 40 000 à 70 000 tpl transportant des produits "noirs" des Caraïbes vers le Golfe et la côte Est de l'Amérique du nord ont commencé l'année à WS183, pour atteindre un pic de WS366 en mars, après quoi les taux ont diminué régulièrement pour atteindre WS125 en août. Par la suite, les taux ont progressé et ont atteint en octobre WS177, puis

WS290 à la fin de l'année, soit une augmentation de 58,5 % sur l'ensemble de l'année. Les taux ont marqué un pic en janvier 2004, soit WS380, puis se sont situés au-dessus de WS300 le mois suivant. En mars, les taux ont légèrement fléchi. Pendant ce mois, deux expéditions ont été signalées, soit le transport de 50 000 tonnes par Colonial et Hess au taux de WS215 et WS240 respectivement. Les taux d'avril se sont situés nettement au-dessous de la barre de WS200, puis ils ont repris au milieu de l'année. Par exemple, Conoco a affrété l'Amazon Explorer à WS257 pour transporter 50 000 tonnes des Caraïbes à la côte Est des États-Unis.

Les navires de même capacité opérant en Méditerranée et de Méditerranée aux Caraïbes et à la côte Est d'Amérique du Nord ont connu des fluctuations analogues des taux. Les taux ont commencé l'année à WS219 et WS198 respectivement. Ils ont marqué un pic en mars 2003 à WS334 et WS316, puis sont retombés à leur niveau le plus bas en septembre, soit WS142 et WS147 respectivement. Ici encore, une reprise a été enregistrée au quatrième trimestre : en novembre, les taux étaient de WS254 et WS209, puis ils ont continué à grimper pour atteindre WS363 et WS284 en décembre. Les augmentations des taux pour ces deux itinéraires en 2003 ont été de 65,7 et 43,4 % respectivement. Ici encore, les taux ont marqué un pic en janvier 2004, soit WS387 et WS331, puis se sont stabilisés au niveau WS200 fin mars et début avril. Ailleurs, des taux similaires ont été enregistrés : en mars, Stusco a affrété le Maya pour transporter 50 000 tonnes d'équateur au Golfe du Mexique à WS265. Deux expéditions enregistrées au milieu de l'année ont montré que les taux demeuraient stables. En juin, Chevron Texaco a affrété le Chimborazo pour transporter 50 000 tonnes d'équateur à la côte Est des États-Unis à WS237, tandis que le mois suivant, Vitol a affrété le Jill Jacob à WS240 pour effectuer un transport analogue de la Méditerranée à la côte Est des États-Unis.

#### *Mini-transporteurs de produits "noirs"*

Les taux de fret appliqués à cette catégorie de navires d'une capacité de moins de 35 000 tpl ont dans l'ensemble suivi l'évolution des taux des petits transporteurs de brut et de produits pétroliers. En avril, Europetrol a affrété le Baltic Commander I pour transporter 30 000 tonnes de la mer Baltique vers l'Europe de l'Ouest à WS405, mais, en juillet, Western a pu affréter le Mar pour transporter 27 500 tonnes sur le même itinéraire à WS260. Un taux analogue a été accepté par Enel ce même mois : 30 000 tonnes ont été acheminées

du Royaume-Uni vers l'Italie par le Sea Explorer à WS250. Agip a affrété le Trinity pour un trajet de l'Europe du Nord-Ouest vers la Méditerranée avec 33 000 tonnes à WS222. En novembre, les taux ont atteint un niveau supérieur. CEPSA affrété le Maersk Riga et le Sea Promise à WS320 et WS350 respectivement, pour deux expéditions de 30 000 tonnes de l'Espagne vers l'Europe du Nord et la Méditerranée. Les taux ont légèrement fléchi début 2004 : Stasco a affrété l'Isola Magenta à WS280 en mars pour transporter 30 000 tonnes à travers la Méditerranée. Les taux ont légèrement fléchi à nouveau vers le milieu de l'année. En juin, Enichem a affrété le Seamus à WS250 pour transporter 33 000 tonnes de la mer Noire vers l'Italie, tandis que Petrus a affrété le Madison à WS237 pour transporter 30 000 tonnes de Saint-Pétersbourg vers le Royaume-Uni.

#### *Ensemble des transporteurs de produits "blancs"*

Les taux pour les gros transporteurs de produits "blancs", de 70 à 80 000 tpl, allant du Golfe Arabo-Persique vers le Japon ont commencé l'année au niveau WS 242, puis sont descendus jusqu'en juin pour atteindre WS180; les taux sont remontés pendant l'été à WS222, en août, puis ont décliné jusqu'en novembre pour se situer à WS149. En décembre, il y a eu une reprise atteignant WS158, mais les taux généraux ont subi une diminution impressionnante de 34,7 % en 2003. Une tendance similaire a été observée pour les navires-citernes d'un port en lourd moyen de 55 000 tpl; l'année a commencé à WS263, a enregistré un pic en avril à WS283, puis les taux sont retombés à WS156 en novembre. Ici encore, la reprise de décembre a permis d'atteindre le taux de WS185, mais, pour l'ensemble de l'année, la diminution nette des taux a été de 29,6 %. La rémunération correspondante en équivalent affrètement pour ces petits transporteurs a été de 32 000 dollars en janvier, 35 500 dollars en avril, 16 400 dollars en novembre et 20 800 dollars en décembre.

Pour ces deux catégories de navires, les taux ont augmenté début 2004 pour atteindre un pic en février, à WS232 et à WS256 respectivement. Pendant la première semaine de mars, on a encore enregistré quelques bons résultats tels que celui signalé par l'Energy Century, vieux d'un an, affrété par Addax pour transporter 62 000 tonnes de produits pétroliers du Golfe Arabo-Persique au Japon au taux de WS267. Ensuite, les taux ont nettement baissé. Par exemple, en juin, PDI a affrété le Maersk Princess à WS205 pour transporter 75 000 tonnes sur le même itinéraire.

Les taux de fret des pétroliers de 35 000 à 50 000 tpl allant des Caraïbes au Golfe du Mexique et à la côte Est d'Amérique du Nord se sont situés au début de l'année à WS190, puis ont grimpé en mars et avril à WS271 et WS267 respectivement. Les mois suivants ont enregistré une grande instabilité avec des creux en juin-juillet et en septembre-octobre; toutefois, la reprise a commencé en novembre et s'est poursuivie en décembre où les taux ont atteint WS267. D'une façon générale, on a enregistré une augmentation de 40,5 % pendant l'année. Les taux ont continué d'augmenter au début de 2004 pour atteindre un pic de WS341 en février. En mars, quelques bons résultats ont été enregistrés, tels que ceux du Galahad : un transport de 38 000 tonnes à WS350 pour Citgo et un autre de 40 000 tonnes à WS330 pour Hess. Ensuite, les taux ont légèrement diminué. En juin, le même affréteur a conclu un accord pour faire transporter 40 000 tonnes des Caraïbes à la côte Est des États-Unis, au taux de WS265 par l'Elka Glory.

Des petits transporteurs de 25 000 à 35 000 tpl allant de Singapour vers l'Asie orientale ont commencé l'année à WS275. Les taux ont également atteint un pic en avril à WS346 puis ont commencé à décliner, avec une petite reprise en août à WS293, lorsque la demande japonaise a augmenté. Les taux ont atteint un creux en octobre à WS175, puis sont remontés à WS267 en décembre. D'une façon générale, on a enregistré une diminution de 2,9 % au cours de l'année. Une évolution analogue a été enregistrée pour les taux des pétroliers de même taille allant des Caraïbes au Golfe du Mexique et à la côte Est de l'Amérique du Nord. Les taux ont commencé à WS248, ont atteint un pic en mars à WS363, puis ont décliné les mois suivants, pour reprendre légèrement en août à WS256 et ont atteint WS330 en décembre. Sur cet itinéraire, on a enregistré une augmentation de 33 % pendant l'année. Les équivalents correspondants pour l'affrètement au temps sur cet itinéraire ont été de 14 600 dollars en janvier, 25 000 dollars en mars et 22 600 dollars en décembre. La reprise de la fin de l'année s'est poursuivie au début de 2004 et un pic a été atteint en février à WS346 pour des expéditions de Singapour vers des destinations de l'Asie orientale, et à WS418 pour les transports au départ des Caraïbes. Dans ce dernier cas, en mars, deux résultats ont été signalés, qui donnent à penser que les taux avaient commencé à se détendre : l'Akritas a été affrété à WS325 par PMI pour transporter 30 000 tonnes sur la côte orientale du Mexique et l'Ocean Fidelity a été affrété à WS410 pour transporter 28 000 tonnes vers la côte Est de l'Amérique du Nord. Cette tendance s'est poursuivie

jusqu'au milieu de l'année, comme le montrent deux résultats enregistrés en juin. Royal Dutch Shell a affrété le Sheng Chi à WS250 pour transporter 30 000 tonnes de Singapour au Japon. Global a affrété le Shannon à WS300 pour transporter 28 500 tonnes des Caraïbes vers la côte Est des États-Unis.

#### *Marché de l'affrètement à temps*

En 2003, les activités d'affrètement ont été particulièrement importantes pendant les cinq premiers mois, avec plus de 1,5 million de tpl par mois. Des pics ont été enregistrés en avril et en mai, avec 2,3 et 2,5 millions de tpl respectivement. En avril, 49,5 % des affrètements étaient prévus pour plus de deux ans et 44,2 % correspondaient au tonnage Aframax. En mai, 67,8 % des affrètements étaient prévus pour une durée de moins de six mois et 53,9 % concernaient des navires Suezmax et des navires plus importants. Pendant les mois suivants, les activités d'affrètement ont été supérieures à 1,0 million de tpl, sauf en novembre et en décembre où elles n'ont atteint que 0,8 million de tpl. Des navires-citernes ULCC ont été presque exclusivement affrétés en mars et en mai, et, pendant cette période, un navire de cinq ans d'âge a été affrété pour une année et pour des livraisons rapides au taux de 31 000 dollars par jour, avec un pic de 40 000 dollars par jour en mars. Les taux de décembre se sont rapprochés de ces niveaux, bien que les activités d'affrètement soient réduites. Suezmax et les navires-citernes plus importants ont représenté 54 % des activités d'affrètement pendant ce mois.

Les activités d'affrètement de tonnage Aframax ont été particulièrement importantes en juin, où elles ont représenté 61,3 % du total des activités d'affrètement du mois, soit 1,1 million de tpl. Les taux estimés d'affrètement, pendant cette période, des navires-citernes de dix ans, sur la base d'un contrat annuel et de livraisons rapides, se sont situés autour de 17 000 dollars par jour pendant la plus grande partie de l'année. Les taux correspondant aux navires-citernes de cinq ans d'âge ont été légèrement supérieurs, de l'ordre de 18 000 à 19 000 dollars.

Au début de 2004, les activités d'affrètement ont été particulièrement bonnes en février, atteignant 2,4 millions de tpl, dont 48 % pour des VLCC de plus de 200 000 tpl. En avril, les activités d'affrètement sont tombées à 0,4 million de tpl, dont près de la moitié concernait un tonnage Aframax. Elles se sont situées à plus de 1,0 million de tpl en juin, concernant essentiellement un tonnage Suezmax et VLCC.

## **B. MARCHÉ DU TRANSPORT MARITIME DE VRAC SEC**

### **1. Trafic de vrac sec**

Pour les grands navires du type Capesize, l'essentiel de l'activité a été enregistré le long des routes du minerai de fer Australie – Extrême-Orient, Brésil – Extrême-Orient et Brésil – Europe. Pendant l'année, la croissance spectaculaire des importations de minerai de fer de la Chine et, dans une moindre mesure, l'expansion du commerce du charbon de chaufferie vers le Japon ont dopé la demande dont ces navires faisaient l'objet dans le Pacifique. Des Panamax ont été déployés sur plusieurs itinéraires, notamment les routes transatlantiques du charbon et du minerai de fer au départ de la côte Est de l'Amérique du Nord et du Canada, et celles des minerais exportés d'Afrique du Sud. Des Panamax ont également été utilisés sur les parcours intra-asiatiques du minerai de fer et du charbon au départ de l'Inde, de la Chine et de l'Indonésie, ainsi que sur les itinéraires intra-européens au départ de la Suède. Un certain tonnage Panamax a été utilisé à partir du Golfe du Mexique et de la côte Est de l'Amérique du Sud pour le transport de grains.

Des petits navires tels que des minitransporteurs ont été utilisés pour acheminer des grains vers diverses destinations, notamment vers des ports où le tirant d'eau est limité. Ces navires ont également été utilisés pour acheminer de la bauxite, de l'alumine et des roches phosphatées.

### **2. Taux de fret du vrac sec**

Dans tous les secteurs et pour toutes les catégories de tailles des transporteurs de vrac sec, l'année 2003 s'est achevée sur des taux supérieurs à ceux du début de l'année. Le Baltic Dry Index a enregistré une augmentation remarquable de 174 % pendant l'année pour atteindre 4 765, avec des hausses particulièrement importantes au dernier trimestre.

Comme le montre le tableau 32, l'indice des taux d'affrètement à temps pour le tramping sec a augmenté pendant l'année pour atteindre 459, soit une augmentation de 39,1 % pour l'année. Celui des affrètements au voyage pour le tramping sec a dépassé la barre de 200 pendant l'année pour finir à 244 points, soit une augmentation de 13,0 % par rapport au début de l'année. L'indice moyen des taux d'affrètement à temps pour 2003 a été supérieur de plus de 100 points à celui de l'année précédente, tandis que l'indice moyen des taux



d'affrètement à temps s'est situé à près de 30 points au-dessus de la moyenne de l'année précédente.

Les armateurs de navires acheminant du vrac sec ont profité d'une augmentation de la demande due à l'embouteillage de plusieurs ports vraciers et, dans une moindre mesure du renchérissement du combustible de soute. Pendant l'année, les prix du combustible de soute - prix moyens pour IFO 180 dans les neuf ports sur lesquels Lloyd's Ship Manager rassemble des informations – sont tombés de 197 à 174 dollars. Pendant l'année, des préoccupations se sont de plus en plus manifestées au sujet des frais entraînés par la mise en œuvre des mesures de sécurité (voir l'encadré 2).

Avec l'embellie des taux de fret, les armateurs se sont montrés moins disposés qu'auparavant à opérer dans le cadre de pools. Au début de l'année, les armateurs de Cape-size ont eu des discussions qui n'ont pas abouti sur la mise en place d'un pool. Les pools existants ont surtout

permis de desservir certains créneaux, par exemple, le pool Baumarine de Panamax avec 60 navires, qui a représenté près de la moitié des transports de bauxite et d'alumine. La forte augmentation des prix spot au quatrième trimestre a entraîné une recherche d'affrètement à temps de plus longue durée, celle-ci augmentant en même temps que les taux de fret spot. Cette situation a affecté en particulier les grands navires dans la mesure où les Cape-size neufs avaient peu de chances d'être affrétés au cours des deux années suivantes; par ailleurs, un faible tonnage Panamax a été livré au cours de l'année. À la fin de 2003, l'affrètement de deux ans des Cape-size coûtait 52 500 dollars par jour, et celui des Panamax 30 000 dollars par jour. Début 2004, cette tendance haussière s'est poursuivie et il a été signalé que les taux de fret pour les Cape-size avaient atteint 100 000 dollars par jour, que les affrètements de trois ans se faisaient au taux de 50 000 dollars par jour et les affrètements de cinq ans à 37 000 dollars par jour.

TABLEAU 32

**Indices des taux de fret du vrac sec, 2001-2004**  
(chiffres mensuels)

| Période                 | Tramping sec, affrètement à temps<br>(1971 = 100) |      |      |      | Tramping sec, affrètement au voyage<br>(juillet 1965 à juin 1966 = 100) |      |      |      |
|-------------------------|---|------|------|------|---|------|------|------|
|                         | 2001  | 2002 | 2003 | 2004 | 2001  | 2002 | 2003 | 2004 |
| <b>Janvier</b>          | 264   | 228  | 330  | 431  | 193   | 194  | 216  | 244  |
| <b>Février</b>          | 267   | 232  | 344  | 507  | 198   | 199  | 216  | 244  |
| <b>Mars</b>             | 260   | 223  | 339  |      | 195   | 199  | 216  |      |
| <b>Avril</b>            | 258   | 259  | 354  |      | 200   | 194  | 226  |      |
| <b>Mai</b>              | 262   | 229  | 366  |      | 206   | 207  | 235  |      |
| <b>Juin</b>             | 272   | 244  | 352  |      | 205   | 202  | 230  |      |
| <b>Juillet</b>          | 272   | 240  | 374  |      | 205   | 201  | 230  |      |
| <b>Août</b>             | 253   | 240  | 377  |      | 192   | 201  | 229  |      |
| <b>Septembre</b>        | 248   | 244  | 361  |      | 193   | 204  | 235  |      |
| <b>Octobre</b>          | 249   | 268  | 381  |      | 195   | 204  | 244  |      |
| <b>Novembre</b>         | 227   | 343  | 402  |      | 194   | 215  | 244  |      |
| <b>Décembre</b>         | 231   | 337  | 459  |      | 195   | 215  | 244  |      |
| <b>Moyenne annuelle</b> | 255   | 257  | 370  |      | 198   | 203  | 230  |      |

Note : Tous les indices ont été arrondis au nombre entier le plus proche. On ne dispose pas de données pour mars 2004 et les mois suivants.

Source : Indices établis et publiés par Lloyd's Ship Manager.

## ENCADRE 2

**Sécurité des transports maritimes**

*En juillet 2003, l'OCDE a préparé des estimations qui établissent la facture totale incombant aux exploitants de navires pour appliquer des mesures de sécurité à 1 279 millions de dollars dans un premier temps et 730 millions de dollars ultérieurement.*

*La gestion des équipages est également un sujet de préoccupation pour les exploitants. L'annulation de la procédure de délivrance de visas aux équipages de navires faisant escale dans les ports des États-Unis a entraîné des négociations en vue d'un arrangement pratique avec les gens de mer. Dans les représentations adressées par BIMCO aux autorités des États-Unis, il était expliqué qu'un personnel supplémentaire avait été chargé de traiter l'arriéré des visas et que les gens de mer pouvaient demander des visas américains en dehors de leur propre pays et sans préciser le port d'entrée ou leur navire.*

*Le problème qui se posait aux gens de mer ayant une identification positive (le détenteur du document est la personne à laquelle il a été délivré) et vérifiable (le document est authentique par référence à l'autorité qui l'a délivré) a été discuté à la quatre-vingt-onzième Conférence de l'OIT qui a adopté le 19 juin la Convention n° 185 révisée sur les pièces d'identité des gens de mer, 2003. Cette Convention a remplacé la Convention n° 108 sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958. Quelques mois plus tard, des doutes se sont exprimés quant à l'utilité de cette Convention en raison de son incompatibilité avec les règles de Schengen de l'Union européenne et faute de normes techniques acceptées en matière de technologie biométrique, ce qui risquait de retarder l'application de la Convention.*

*Vers le milieu de l'année 2003, des vues discordantes ont été exprimées quant à la manière dont la partie B du Code ISPS devait être appliquée dans certains pays, à savoir la Chine, soit volontairement soit sélectivement par les administrations maritimes, tandis que d'autres, à savoir les États-Unis, la considéraient comme une partie intégrante et essentielle du Code. Plus tard dans l'année, le Bureau américain de la navigation maritime a réédité ses directives de sécurité des navires en tenant compte des précisions de l'OMI figurant dans le Code ISPS et des exigences américaines récentes formulées par les gardes-côtes. En outre, BIMCO a mis au point une clause standard pour les chartes parties visant à dissiper les doutes liés aux coûts d'application du Code ISPS.*

*Source : Lloyd's Daily News.*

**Affrètements à temps (voyages)**

Certains contrats types conclus pour des affrètements de navires de différentes tailles sur des itinéraires standard illustrent l'évolution des taux en 2003. Au début de l'année, la reprise des taux déjà constatée à la fin de 2002, s'est poursuivie. Les taux Cape-size pour des voyages aller et retour sur les routes transatlantiques et Singapour/Japon/Australies'établissaient à 24 050 dollars et 22 050 dollars par jour. En septembre, les taux correspondants étaient de 39 850 dollars et 36 325 dollars par jour, et, en décembre, ils atteignaient 74 045 dollars et 78 615 dollars par jour respectivement. Sur les deux itinéraires, les taux avaient plus que triplé pendant l'année.

Les taux Panamax pour les rotations entre l'Europe septentrionale et la côte Est de l'Amérique du Sud ont atteint 11 650 dollars par jour. Les taux ont évolué rapidement, atteignant 17 500 dollars par jour en septembre, pour grimper en octobre jusqu'à 27 500 dollars par jour et, en décembre, à

33 590 dollars, soit une augmentation de 188,3 % en 2003. Le tableau était légèrement différent pour les taux Panamax des voyages aller-retour entre l'Extrême-Orient et la côte Est de l'Australie; les taux ont commencé au début de l'année à 13 850 dollars par jour, puis sont descendus les deux mois suivants à 12 000 dollars par jour. En avril, une reprise a été constatée et les taux ont atteint 16 675 dollars par jour en septembre, et un pic de 39 400 dollars en octobre, mais ils ont glissé en novembre à 38 400 dollars. En décembre, les taux ont rebondi à 40 070 dollars par jour; dans l'ensemble, on a enregistré une augmentation de 189,3 % pour l'année. Les navires Handymax affrétés pour les rotations Extrême-Orient/Australie ont connu un taux d'affrètement de 10 000 dollars par jour en janvier et les augmentations ont été modestes jusqu'en septembre où elles se sont situées à 13 770 dollars; ensuite, les taux ont presque doublé pour atteindre 25 645 dollars en décembre, soit une augmentation de 156,4 % pour l'année. Les navires Handymax affrétés pour des voyages de

l'Europe septentrionale vers la côte de l'Afrique de l'Ouest ont connu des augmentations moins impressionnantes pendant la même période : au début de l'année, les taux étaient de 8 500 dollars par jour, puis ils ont progressé régulièrement pour atteindre 18 000 dollars en décembre, soit une augmentation de 111,8 % pour l'année.

Au début de 2004, les taux pour toutes les catégories de navires sont demeurés élevés jusqu'au début mars et, en avril, ils étaient inférieurs aux niveaux atteints en décembre. On a enregistré un autre glissement des taux les mois suivants, quoique avec une grande volatilité.

#### *Affrètements à temps (périodes)*

Au vu des estimations qui ont été établies, la hausse des taux d'affrètement à temps pour une période de 12 mois et une livraison rapide a été légèrement moins forte pour les navires de petite taille. Les Cape-size de 150 000 à 160 000 tpl âgés de cinq ans, qui obtenaient 18 150 dollars par jour en janvier 2003, atteignaient 56 000 dollars par jour en décembre, soit près du triple. Les taux pour un Panamax de cinq ans avaient commencé à 12 250 dollars en janvier et ont augmenté de près de deux fois et demie en décembre pour atteindre 32 500 dollars par jour. L'augmentation a été légèrement inférieure pour les navires âgés de 15 ans dont les taux sont passés de 11 000 dollars à 26 000 dollars par jour pendant la même période. La hausse des taux pour des navires Handymax de 15 ans a également été remarquable, puisque ces taux sont passés de 9 000 dollars par jour en janvier à 24 500 dollars par jour en décembre, soit une augmentation très proche de celle enregistrée pour les navires de cinq ans, c'est-à-dire de 7 500 dollars par jour en janvier à 20 500 dollars par jour en décembre. Les Handymax âgés d'environ 15 ans ont également connu des augmentations similaires, soit 6 750 dollars par jour en janvier et 15 000 dollars par jour en décembre.

Les taux d'affrètement ont continué à grimper au début de 2004; certains ont enregistré un pic en février, mais, en avril, ils étaient tous plus élevés que ceux de décembre 2003. Par la suite, ils ont diminué jusqu'au premier juillet.

#### *Affrètements au voyage*

En 2003, les taux appliqués aux Cape-size ont nettement augmenté, surtout pendant le quatrième trimestre. Les taux appliqués au minerai de fer transporté du Brésil en Chine ont commencé au début de l'année à 13,60 dollars par tonne, puis se

sont régulièrement élevés pour atteindre 17,20 dollars en juin; à partir de septembre, les augmentations ont été plus sensibles, puisqu'elles ont atteint 33,20 dollars par tonne en décembre. L'évolution pour le charbon transporté de Richards Bay (Afrique du Sud) vers l'Europe occidentale a été analogue : les taux ont commencé à 9,65 dollars par tonne en janvier, puis se sont progressivement élevés pour atteindre 13,40 dollars par tonne en septembre et ont presque doublé en décembre pour atteindre 25,75 dollars par tonne. Pour les Panamax acheminant les grains de l'Amérique du Nord (Golfe du Mexique) vers l'Europe occidentale, les taux étaient de 15,85 dollars par tonne en janvier, 20,10 dollars par tonne en août et 29,65 dollars en décembre. Des augmentations moindres ont été enregistrées pour le tonnage Handymax : la ferraille acheminée de la côte Ouest des États-Unis vers la République de Corée coûtait 30,65 dollars la tonne en janvier, et ce taux s'est élevé à 46,60 dollars à la fin de l'année.

Du début de l'année jusqu'en avril 2004, les taux de transport du grain et de la ferraille ont continué d'augmenter, tandis que ceux du transport du minerai de fer sont demeurés stables. On a enregistré une baisse d'un tiers des taux de transport du charbon pendant la même période. En juin, tous les taux étaient en baisse.

## **C. MARCHÉ DES SERVICES DE LIGNE**

### **1. Évolution des services de ligne**

#### *Évolution générale*

L'incidence de la conteneurisation sur les services de ligne est plus forte qu'on ne l'aurait supposé au vu de la taille et de la croissance de la flotte de porte-conteneurs cellulaires intégraux (voir le tableau 7, chapitre 2). La capacité de charge en conteneurs maritimes en 2003 a augmenté de 0,6 million d'EVP, pour atteindre 8,6 millions d'EVP, soit une augmentation de 7,5 %. La part des porte-conteneurs cellulaires intégraux dans ce total a augmenté de 1 %, pour se situer à 74,7 % au début de 2004, soit 6,4 millions d'EVP. Celle des navires de charge classiques s'est élevée à près de 18 %. Les navires à pont unique ont compté pour 0,9 million d'EVP, soit 10,4 %, tandis que les navires à double pont ont accru leur part de 0,61 million d'EVP, soit 8 %. Pendant l'année, le tonnage en navires à pont unique a augmenté de 4 %, alors que le tonnage en navires à double pont a en fait diminué de 3 %. Les rouliers et les cargos mixtes rouliers ont représenté 0,33 % d'EVP et ont affiché une hausse

de 1 % pendant l'année. Leur part dans la capacité de charge en conteneur totale est de 3,8 %. Les vraquiers ont maintenu leur capacité de chargement en conteneurs à 0,21 million d'EVP, tandis que leur part dans le total a été ramenée à 2,5 %. Le reste de la capacité de charge en EVP, soit environ 1 %, était constitué de navires frigorifiques, de navires-citernes, de navires spécialisés et de paquebots.

En outre, la croissance de la flotte de porte-conteneurs cellulaires intégraux mentionnée au chapitre 2 s'est poursuivie, mais à un rythme légèrement plus lent. Comme le montre le tableau 33, les adjonctions à la flotte en 2003 ont totalisé 622 000 EVP, tandis que 44 000 EVP ont été mis hors service et envoyés à la casse. Le

rythme du ferrailage a été inférieur à celui de l'année précédente en raison des taux d'affrètement favorables obtenus par les petits navires, généralement âgés. La croissance de la flotte de porte-conteneurs cellulaires devrait s'accélérer et les gros navires devraient augmenter leur part. En 2003, par comparaison avec les deux premières années, les commandes de navires ont presque quadruplé pour atteindre un chiffre record de 1 995 000 tpl, un cinquième des commandes étant enregistré en septembre. Pour ce même mois, les navires post-Panamax ont constitué plus de la moitié du total et les commandes de navires d'une capacité de plus de 8 000 tpl sont devenues courantes : deux armateurs allemands ont commandé dix navires et huit autres navires ont été commandés par deux armateurs d'Asie de l'Est.

TABLEAU 33

**Accroissement de la flotte mondiale de porte-conteneurs cellulaires**  
(en milliers d'EVP au début de l'année)

| <i>Année</i> | <i>Démolitions</i> | <i>Adjonctions</i> | <i>Flotte au 1<sup>er</sup> janvier</i> | <i>Commandes au 1<sup>er</sup> janvier</i> |
|--------------|--------------------|--------------------|---|--|
| <b>2002</b>  | 29                 | 639                | 5 285                                   | 407  |
| <b>2003</b>  | 65                 | 625                | 5 845                                   | 481  |
| <b>2004</b>  | 44                 | 622                | 6 423                                   | 1 995                                      |

*Source* : Secrétariat de la CNUCED, à partir de données de la revue *Containerisation International*, numéro de février 2003 et 2004, page 19.

Les commandes de navires de grande taille ont relancé la question de leur déploiement, qui se limite en principe aux principaux itinéraires est-ouest, en raison des volumes requis pour les remplir. L'une des solutions envisageables serait d'utiliser ces très gros navires pour desservir uniquement quelques grandes plateformes de transbordement aux deux extrémités du trajet. L'autre solution, compte tenu de la réduction des économies d'échelle pour les navires d'une taille supérieure à 2 500 ou 3 000 EVP pourrait résider dans des dessertes directes, des navires de moindre capacité faisant alors escale dans les différents ports situés aux deux extrémités de la ligne. Les grands transporteurs opérant le long des principaux itinéraires adhèrent à la première solution et continuent de fréquenter des terminaux spécialisés dans le transbordement, les services d'apport étant assurés par leurs filiales. La mise en œuvre des initiatives de sécurité dans un certain nombre de ports importants serait de nature à favoriser les plateformes de transbordement. Quoiqu'il en soit,

l'afflux de plus gros porte-conteneurs sur les itinéraires principaux annonce également le déploiement de plus gros navires sur les itinéraires d'apport.

*Concentration des services de ligne*

Le processus de concentration de ces dernières années est en train d'aboutir à une augmentation de la capacité de charge déployée par les plus gros exploitants de lignes régulières. Comme le montre le tableau 34, en l'espace d'un an, soit du 30 septembre 2002 au 30 septembre 2003, les dix premiers exploitants de navires de ligne ont accru leur capacité de transport de 13,0 % pour atteindre 3,8 millions d'EVP, ce qui représente 45,7 % de la capacité de charge globale en conteneurs. De même, la part des 20 premiers exploitants de navires de ligne a augmenté de 12,8 % pour atteindre 5,4 millions d'EVP, soit 64,4 % de la capacité totale de transport par conteneurs. La concentration dans l'industrie des

TABLEAU 34

**Liste des 20 premiers exploitants de services de transport par conteneur au  
30 septembre 2003, d'après le nombre de navires exploités et  
la capacité de charge à bord totale (exprimée en EVP)**

| <i>Rang</i>   | <i>Opérateur</i>   | <i>Pays/territoire</i>         | <i>Nombre<br/>de navires<br/>en 2003</i> | <i>Capacité EVP<br/>en 2003</i> | <i>Capacité EVP<br/>en 2002</i> |
|---|--------------------|--------------------------------|--|---------------------------------|---------------------------------|
| 1   | Groupe A.P. Moller | Danemark                       | 328                                      | 844 626                         | 773 931                         |
| 2   | MSC                | Suisse                         | 217                                      | 516 876                         | 413 814                         |
| 3   | Groupe Evergreen   | Province chinoise de Taiwan    | 152                                      | 442 310                         | 403 932                         |
| 4   | P&O Nedlloyd       | Royaume-Uni/Pays-Bas           | 157                                      | 419 527                         | 406 654                         |
| 5   | Groupe CMA-CGM     | France                         | 150                                      | 299 174                         | 225 436                         |
| 6   | Hanjin/DSR-Senator | République de Corée/ Allemagne | 76                                       | 290 677                         | 304 409                         |
| 7   | COSCO              | Chine                          | 148                                      | 274 128                         | 255 937                         |
| 8   | NOL/APL            | Singapour                      | 82                                       | 273 573                         | 227 749                         |
| 9   | NYK                | Japon                          | 91                                       | 233 934                         | 177 700                         |
| 10  | MOL                | Japon                          | 72                                       | 222 533                         | 188 326                         |
| <b>Total 1-10</b>   |                    |                                | <b>1 473</b>                             | <b>3 817 358</b>                | <b>3 377 888</b>                |
| 11  | Groupe CP Ships    | Canada                         | 85                                       | 201 706                         | 187 890                         |
| 12  | K Line             | Japon                          | 63                                       | 186 017                         | 168 413                         |
| 13  | OOCL               | Hong Kong, Chine               | 55                                       | 185 502                         | 157 493                         |
| 14  | Zim                | Israël                         | 79                                       | 174 480                         | 164 350                         |
| 15  | Hapag Lloyd        | Allemagne                      | 41                                       | 154 850                         | 135 953                         |
| 16  | Yang Ming          | Province chinoise de Taiwan    | 55                                       | 153 783                         | 120 319                         |
| 17  | China Shipping     | Chine                          | 94                                       | 143 655                         | 148 212                         |
| 18  | Hyundai            | République de Corée            | 35                                       | 136 548                         | 122 713                         |
| 19  | CSAV               | Chili                          | 55                                       | 123 378                         | 90 625                          |
| 20  | Groupe PIL         | Singapour                      | 92                                       | 106 508                         | 97 827                          |
| <b>Total 1-20</b>   |                    |                                | <b>2 127</b>                             | <b>5 383 785</b>                | <b>4 771 683</b>                |
| <b>Flotte mondiale estimée au 1<sup>er</sup> juillet 2003 et 2002</b> |                    |                                |  | <b>8 354 000</b>                | <b>7 713 000</b>                |

*Source* : Secrétariat de la CNUCED, d'après des données de la revue *Containerisation International*, janvier, page 12 et novembre 2003, page 57; et *International Shipping and Logistics (Bremen)*, janvier/février 2004, page 36.

*Note* : Toutes les filiales sont regroupées.

transports maritimes est attestée par l'absence de nouvelles inscriptions sur la liste des 20 premiers exploitants. Trois exploitants seulement – AP Moller, MSC et K Line – ont maintenu leur place sur la liste. AP Moller, société mère de Maersk-Sea Land, a confirmé sa domination parmi les transporteurs de conteneurs en portance à part dans la capacité mondiale de transport d'EVP de 10 à 10,1 %, soit une augmentation marginale. MSC a essayé de se hisser à la deuxième place et a accru sa part de 5,4 à 6,2 %. Sept transporteurs ont grimpé

dans la liste; le groupe CMA-CGM a eu le plus de succès en gagnant trois places, suivi par NYK et Yang Ming qui ont gagné chacun deux places, tandis que le groupe Evergreen, OOCL, Hapag Lloyd et CSAV n'ont gagné qu'une place. La moitié des transporteurs figurant sur la liste sont descendus d'une place, à l'exception de China Shipping, qui a perdu deux places.

Les résultats financiers annoncés à la mi-2003 pour certains des transporteurs susmentionnés

étaient encourageants. Maersk et CP Ships ont enregistré des augmentations de recette moyenne de 5 %. P&O Nedlloyds a fait encore mieux avec 7,5 % d'augmentation, tandis que NOL/APL a enregistré une augmentation impressionnante de 17 % de recettes moyennes. Cette dernière compagnie semble avoir ciblé des cargaisons de grande valeur car le volume transporté a diminué de 2 % pendant la même période. Tous les autres transporteurs ont signalé des augmentations à deux chiffres des volumes transportés, à l'exception de P&O Nedlloyds qui n'a signalé qu'une augmentation de 7 %. Ces résultats financiers satisfaisants mettent en évidence la reprise constatée après les résultats médiocres des deux dernières années, mais ce ne fut pas le cas pour toutes les entreprises : en effet, l'armateur Kien Hung de la Province chinoise de Taiwan a fait faillite en mai et la plupart de ses navires ont été saisis par des banques et d'autres créanciers. D'autres transporteurs se sont heurtés à des difficultés particulières. NYK, MOL et K Line ont appliqué de strictes mesures d'économie pour contrer l'appréciation du yen, car environ 80 % de leurs recettes sont exprimés en dollars des États-Unis.

Fin 2003, les résultats financiers positifs enregistrés ont fait qu'il est devenu intéressant pour certaines compagnies d'être cotées en bourse. La maison mère de P&O Nedlloyd s'est déclarée prête à faire coter sa branche transport maritime à la bourse d'Amsterdam; Hapag Lloyd et China Shipping seraient prêts à placer sur le marché 33 et 25 % de leurs actions respectivement. Par ailleurs, la compagnie Zim a été entièrement privatisée au début de 2004.

Un certain nombre de transporteurs assurent des services sur plusieurs routes dans le cadre de conférences, d'alliances ou d'accords, ce qui suppose une certaine entente sur les questions d'exploitation et de commercialisation, notamment la tarification et le nombre de rotations. Jusqu'à présent, les responsables de la réglementation de nombreux pays ont accordé une exemption à la législation antitrust aux transporteurs qui étaient parties à ces accords, en partant du principe que les avantages l'emportaient sur les inconvénients. Fin 2003, la Commission européenne a commencé à réviser officiellement le Règlement n° 4056/86 qui dispense les transporteurs de l'application de certaines règles en matière de concurrence. Un groupe de travail de spécialistes a fait savoir que les restrictions apportées à la concurrence, sous la forme de conférences maritimes, constituait une manière économique d'assurer la durabilité du marché des services de ligne, et ont suggéré un

compromis entre la suppression de l'immunité en matière de fixation des prix et la mise en place de conditions sauvegardant les alliances entre exploitants de services de ligne. Les transporteurs ont constitué une association européenne des services de ligne pour assurer leur défense, et la commission a affirmé que la charge de la preuve incomberait aux transporteurs. Les expéditeurs ont accueilli favorablement ce réexamen et ont observé qu'aucune période de révision automatique de la réglementation n'avait été fixée. Les premières audiences ont eu lieu en décembre 2003.

## 2. Taux de fret des services conteneurisés

### *Affrètement des porte-conteneurs*

Ce sont les fluctuations du marché de l'affrètement des porte-conteneurs qui rendent le mieux compte de l'évolution du marché mondial des services de ligne. Ce marché est en grande partie dominé par des armateurs allemands et plus particulièrement par les membres de l'Association des courtiers maritimes de Hambourg (VHSS), qui gèrent quelque 75 % de tous les porte-conteneurs disponibles à l'affrètement sur le marché libre. Depuis 1998, l'association publie le "Hamburg Index"<sup>3</sup>, qui fournit une analyse du marché de l'affrètement à temps des porte-conteneurs pour trois mois au minimum, pour la période de 1998 à juin 2002, les taux par cellule de 14 tonnes (EVP) et par jour ont été publiés tous les mois pour trois catégories dimensionnelles de navires non grésés et six catégories dimensionnelles de navires grésés, et comparés aux taux moyens de 1997, année de référence choisie parce qu'elle est la dernière où un niveau de taux rémunérateur ait pu être obtenu. Depuis juillet 2002, les taux sont publiés pour deux types de navires non grésés d'une capacité n'excédant pas 500 EVP, deux types de navires grésés ou non de plus de 2 000 EVP et six types de navires grésés de plus de 1 999 EVP au maximum. Le tableau 35 donne une idée de l'évolution des taux d'affrètement à temps.

En 2003, les taux moyens d'affrètement à temps pour tous les types de conteneurs ont augmenté. La plus forte augmentation a été celle des porte-conteneurs grésés/non grésés d'une capacité de 2 000 à 2 299 EVP, dont le taux moyen d'affrètement à temps pour 2003 a atteint 9,75 dollars par cellule de 14 tonnes et par jour, soit près du double du taux moyen de l'année précédente. Le taux moyen pour les grands navires

<sup>3</sup> Voir [www.vhss.de/english/hax.html](http://www.vhss.de/english/hax.html).

TABLEAU 35

**Taux d'affrètement à temps des porte-conteneurs**  
(en dollars par cellule de 14 tonnes/jour)

| Type de navire EVP             | Moyennes annuelles |      |      |      | Moyennes mensuelles pour 2003 |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      | Moyennes mensuelles pour 2004 |      |      |      |      |      |      |  |
|--------------------------------|--------------------|------|------|------|-------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------------------------------|------|------|------|------|------|------|--|
|                                | 1997               | 2001 | 2002 | 2003 | 1                             | 2    | 3    | 4    | 5    | 6    | 7    | 8    | 9    | 10   | 11   | 12   | 1                             | 2    | 3    | 4    | 5    | 6    | 7    |  |
| <b>Non gréé</b>                |                    |      |      |      |                               |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |                               |      |      |      |      |      |      |  |
| <b>200-299</b>                 | 21,8               | 16,0 | 16,9 | 19,6 | 17,7                          | 17,4 | 19,3 | 18,8 | 20,3 | 19,2 | 17,9 | 19,6 | 20,0 | 21,2 | 21,0 | 22,5 | 22,2                          | 21,1 | 22,2 | 22,5 | 22,0 | 23,0 | 23,3 |  |
| <b>300-500</b>                 | 16,8               | 14,7 | 15,1 | 17,5 | 14,1                          | 16,1 | 17,6 | 17,3 | 17,4 | 17,7 | 18,6 | 17,6 | 17,8 | 17,8 | 19,3 | 18,3 | 18,5                          | 17,9 | 19,4 | 20,7 | 20,7 | 21,9 | 20,8 |  |
| <b>Gréé/non gréé</b>           |                    |      |      |      |                               |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |                               |      |      |      |      |      |      |  |
| <b>2 000-2 299</b>             | 9,7                | 8,0  | 4,9  | 9,8  | 6,0                           | 6,6  | 8,1  | 9,1  | 10,1 | 11,0 | 11,4 | 10,9 | 10,7 | 11,2 | 10,8 | 11,0 | 11,1                          | 15,4 | 15,4 | 13,7 | 13,7 | 13,7 | 13,7 |  |
| <b>2 300-3 400<sup>a</sup></b> |                    |      | 6,0  | 9,3  | 7,6                           | 7,2  | 7,6  | 9,1  | 9,7  | 9,7  | 10,3 | 10,3 | 10,4 | 9,7  | 9,7  | 10,2 | 10,6                          | 12,0 | 12,0 | 14,5 | 14,5 | 14,5 | 12,9 |  |
| <b>Gréé</b>                    |                    |      |      |      |                               |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |                               |      |      |      |      |      |      |  |
| <b>200-299</b>                 | 22,0               | 17,8 | 17,0 | 18,9 | 17,3                          | 17,7 | 17,7 | 18,1 | 20,3 | 19,5 | 18,8 | 18,4 | 18,2 | 19,1 | 21,5 | 20,6 | 21,5                          | 22,9 | 23,3 | 25,2 | 25,2 | 23,9 | 26,1 |  |
| <b>300-500</b>                 | 17,2               | 14,9 | 13,4 | 15,6 | 13,8                          | 14,5 | 14,6 | 14,5 | 15,6 | 15,5 | 14,7 | 17,0 | 16,4 | 16,6 | 17,2 | 16,3 | 19,5                          | 18,3 | 18,8 | 21,9 | 20,3 | 19,8 | 22,1 |  |
| <b>600-799<sup>b</sup></b>     |                    |      | 9,3  | 12,3 | 9,9                           | 10,4 | 10,7 | 11,9 | 12,0 | 12,7 | 12,0 | 13,4 | 13,9 | 13,6 | 13,2 | 13,5 | 14,3                          | 14,8 | 16,2 | 19,0 | 17,7 | 19,5 | 20,6 |  |
| <b>600-799<sup>c</sup></b>     |                    |      | 9,1  | 12,1 | 9,3                           | 9,9  | 10,1 | 11,2 | 11,7 | 12,2 | 12,5 | 13,0 | 13,2 | 14,0 | 14,4 | 13,2 | 14,1                          | 15,0 | 15,8 | 16,8 | 19,5 | 19,2 | 20,4 |  |
| <b>1 000-1 299</b>             | 12,5               | 8,8  | 6,9  | 11,6 | 7,7                           | 8,4  | 8,9  | 9,8  | 11,4 | 12,2 | 12,4 | 13,7 | 13,9 | 15,1 | 14,0 | 12,1 | 13,7                          | 15,5 | 16,6 | 17,6 | 19,0 | 20,2 | 19,4 |  |
| <b>1 600-1 999</b>             | 10,5               | 8,0  | 5,7  | 10,0 | 6,4                           | 7,0  | 8,5  | 9,7  | 11,1 | 10,0 | 11,5 | 11,2 | 11,8 | 11,7 | 10,1 | 11,3 | 12,5                          | 13,2 | 14,3 | 13,9 | 17,9 | 16,2 | 14,0 |  |

<sup>a</sup> Cette catégorie a été créée en 2002. Pour le premier semestre, les données concernent les navires cellulaires de 2 300 à 3 900 EVP navigant à 22 nœuds minimum.

<sup>b</sup> Naviguant à 16-18 nœuds.

<sup>c</sup> Naviguant à plus de 18 nœuds.

TABLEAU 36

**Taux de fret (moyenne des taux du marché) pratiqués sur les trois principales liaisons commerciales régulières 2002-2004**  
(en dollars EU par EVP)

|                     | <i>Trans-Pacifique</i> |                        | <i>Europe-Asie</i> |                    | <i>Transatlantique</i>   |                          |
|---------------------|------------------------|------------------------|--------------------|--------------------|--------------------------|--------------------------|
|                     | <i>Asie-États-Unis</i> | <i>États-Unis-Asie</i> | <i>Europe-Asie</i> | <i>Asie-Europe</i> | <i>États-Unis-Europe</i> | <i>Europe-États-Unis</i> |
| <b>2002</b>         |                        |                        |                    |                    |                          |                          |
| Premier trimestre   | 1 540                  | 751                    | 601                | 1 073              | 866                      | 1 180                    |
| Variation (%)       | -4,2                   | 4,2                    | -8,9               | -6,9               | -3,7                     | -3,9                     |
| Deuxième trimestre  | 1 463                  | 749                    | 646                | 1 105              | 805                      | 1 154                    |
| Variation (%)       | -5,0                   | -0,3                   | 7,5                | 3,0                | -7,0                     | -2,2                     |
| Troisième trimestre | 1 476                  | 757                    | 694                | 1 208              | 815                      | 1 181                    |
| Variation (%)       | 0,9                    | 1,1                    | 7,4                | 9,3                | 1,2                      | 2,3                      |
| Quatrième trimestre | 1 529                  | 817                    | 712                | 1 304              | 843                      | 1 215                    |
| Variation (%)       | 3,6                    | 7,9                    | 2,6                | 7,9                | 3,4                      | 2,9                      |
| <b>2003</b>         |                        |                        |                    |                    |                          |                          |
| Premier trimestre   | 1 529                  | 826                    | 704                | 1 432              | 899                      | 1 269                    |
| Variation (%)       | 0,0                    | 1,1                    | -1,1               | 9,8                | 6,6                      | 4,4                      |
| Deuxième trimestre  | 1 717                  | 861                    | 762                | 1 570              | 924                      | 1 400                    |
| Variation (%)       | 12,3                   | 4,2                    | 8,2                | 9,6                | 2,8                      | 10,3                     |
| Troisième trimestre | 1 968                  | 834                    | 777                | 1 629              | 817                      | 1 426                    |
| Variation (%)       | 14,6                   | -3,1                   | 2,0                | 3,8                | -11,6                    | 1,9                      |
| Quatrième trimestre | 1 892                  | 810                    | 754                | 1 662              | 834                      | 1 469                    |
| Variation (%)       | -3,9                   | -2,9                   | -3,0               | 2,0                | 2,1                      | 3,0                      |
| <b>2004</b>         |                        |                        |                    |                    |                          |                          |
| Premier trimestre   | 1 850                  | 802                    | 733                | 1 686              | 778                      | 1 437                    |
| Variation (%)       | -2,2                   | -1,0                   | -2,8               | 1,4                | -6,7                     | -2,2                     |
| Deuxième trimestre  | 1 871                  | 822                    | 728                | 1 739              | 794                      | 1 422                    |
| Variation (%)       | 1,1                    | 2,5                    | -0,7               | 3,1                | 2,1                      | -1,0                     |

*Note :* Informations obtenues auprès de six des principales compagnies de ligne desservant les liaisons considérées. Tous les taux sont forfaitaires, prenant en compte, le cas échéant, la portion de transport intermodal terrestre. Ce sont dans tous les cas des moyennes portant sur l'ensemble des marchandises convoyées par des grandes entreprises de transport. En direction et au départ des États-Unis, il s'agit de la moyenne des tarifs pour les trois côtes; en direction et au départ de l'Europe, de la moyenne des taux pour l'Europe septentrionale et méditerranéenne; et en direction et au départ de l'Asie, de la moyenne des taux pour l'ensemble de la zone constituée par l'Asie du Sud-Est, l'Asie de l'Est, le Japon et la République de Corée.

d'une capacité de 2 300 à 3 400 EVP a également augmenté et enregistré une augmentation de 55,8 % par rapport à l'année précédente. La meilleure augmentation moyenne pour les navires grésés a concerné les navires d'une capacité de 1 000 à 1 999 EVP, qui ont enregistré une hausse de 77,1 % en 2003. Le taux moyen d'augmentation a diminué

avec la taille des navires : le taux pour les navires d'une capacité de 1 000 à 1 299 EVP s'est élevé de 67,7 %, tandis que les augmentations correspondantes pour les navires d'une capacité de 200-à 299 EVP n'ont été que de 11,3 %. L'augmentation moyenne pour les petits conteneurs non grésés, d'une capacité de moins de 500 EVP, était d'environ 16 %.



On a observé une évolution positive et régulière dans les taux mensuels moyens d'affrètement à temps pour tous les types et toutes les tailles de navires. Les taux d'affrètement à temps des porte-conteneurs grésés/non grésés d'une capacité de 2 000 à 2 299 EVP ont atteint 11,04 dollars par cellule de 14 tonnes et par jour en décembre 2003, soit une augmentation de 84,3 % par rapport aux niveaux de janvier. De même, les gros conteneurs grésés/non grésés d'une capacité de 2 300 à 3 400 EVP ont atteint 10,16 dollars par cellule de 14 tonnes et par jour en décembre, soit une augmentation de 33,7 % pour l'année. Les taux des navires grésés d'une capacité de 1 600 à 1 999 EVP se sont bien comportés, gagnant 75,5 % pour atteindre 11,3 dollars par cellule de 14 tonnes et par jour en décembre 2003. Tous les autres taux mensuels ont également connu des augmentations de pourcentage à deux chiffres, les plus faibles, soit 18,5 %, correspondant à de petits navires grésés d'une capacité de 300 à 500 EVP.

Les taux atteints en septembre par les navires grésés de 2 500 EVP se situent autour de 25 000 dollars par jour et ceux des navires non grésés de 3 500 EVP étaient de 29 000 dollars par jour. Ces augmentations des taux sur le marché de l'affrètement ont incité les transporteurs à rechercher des contrats privés au quatrième trimestre. Les taux ont également augmenté au début de 2004 lorsque MOL a accepté de payer un taux record de 43 500 dollars par jour. En outre, il semble que les taux du marché de l'affrètement soient destinés à augmenter à l'avenir. En juin, il a été signalé que des affréteurs tels que Costamare assuraient jusqu'à 70 % des commandes; le mois suivant, ce transporteur a commandé cinq navires d'une capacité de 8 200 EVP.

#### *Taux de fret pratiqués sur les principales routes*

Fin 2003, les taux de fret pratiqués sur les principales routes conteneurisées trans-Pacifique, transatlantique et Asie-Europe ont été pour l'essentiel supérieurs à ceux observés fin 2002 (voir le tableau 36). La route Asie-Europe a enregistré une évolution particulièrement favorable, les taux de fret augmentant de 27,5 et 5,9 % dans le sens est-ouest et dans le sens contraire respectivement. Dans le sens est-ouest, les taux correspondant au quatrième trimestre de 2003, soit 1 662 dollars par EVP, étaient aussi bons que ceux du troisième trimestre de 2000 (1 673 dollars par EVP), année particulièrement favorable pour le transport par conteneur, ce qui illustre la tendance globale à la reprise des taux d'affrètement sur cet itinéraire. Les taux

trans-Pacifique ont augmenté de 24,5 % dans la direction est-ouest et de 6 % dans l'autre sens. Le taux en direction de l'est s'établissait fin 2003 à 1 892 dollars par EVP, soit un niveau supérieur à celui atteint au cours des deux dernières années, mais toujours très inférieur au pic de 2 000 dollars par EVP atteint en 2000. Sur la route transatlantique, entre le quatrième trimestre de 2002 et le quatrième trimestre de 2003, l'évolution des taux a été moins impressionnante. Sur l'importante route à destination de l'est vers les États-Unis, les taux d'affrètement ont augmenté de 20,9 % pour atteindre 1 469 dollars par EVP, tandis que, dans la direction opposée, les taux ont continué à diminuer, de 1,1 % pour atteindre 834 dollars par EVP.

Sur la route trans-Pacifique, où les flux de marchandises sont les plus importants, la tendance à la hausse observée en 2002 a persisté pendant la majeure partie de l'année 2003. C'est dans le sens ouest-est, direction dominante au niveau du trafic, que les prix se sont établis à des taux à deux chiffres pour le deuxième et le troisième trimestre, avec une petite baisse au quatrième trimestre. L'évolution a été moins impressionnante vers l'ouest, avec des réductions des taux enregistrés pour les troisième et quatrième trimestres. Pendant la première partie de l'année, le Trans-Pacific Stabilization Agreement (TSA), qui couvre 90 % du commerce, a annoncé un relèvement des taux d'environ 700 dollars EVP lors des négociations sur les contrats annuels de services. Les pics de surtaxe de haute saison appliquée entre juin et octobre auraient atteint 300 dollars par EVP. Ces surtaxes ont été imposées en liaison entre les 95 % d'utilisation des navires vers l'est et étaient nécessaires pour compenser les pertes pouvant aller jusqu'à 2 milliards de dollars qu'auraient subi les transporteurs l'année suivante en raison de la baisse des taux d'affrètement. Par ailleurs, la Commission maritime fédérale a accru ses opérations de vérification des prix des transports entre le sous-continent indien et les États-Unis dans le cadre des mesures prises par le TSA en rapport avec les contrats saisonniers 2003-2004.

Sur l'importante route Asie-Europe, les taux d'affrètement ont enregistré une évolution positive à un chiffre pendant l'année. Les taux ont été particulièrement favorables, avec près de 10 % d'augmentation, pendant le premier et le deuxième trimestre de l'année 2003, et un ralentissement sensible a été enregistré pendant la deuxième partie de l'année. Cette tendance reflétait les augmentations recommandées de 150 dollars EVP en avril, juillet et octobre par la

Far Eastern Freight Conference (FEFC). Sur la route ouest-est à destination de l'Asie, on a assisté, pendant le premier et le quatrième trimestre, à une détérioration des taux de 1,1 et 3 % respectivement, et seul le deuxième trimestre a enregistré une importante augmentation de 8,2 % pour s'établir à 762 dollars EVP. Au cours de l'année, le taux d'utilisation des navires à destination de l'ouest a été proche de 97 % et la FEFC aurait prévu de nouvelles augmentations pour 2004. Il a également été signalé que la durée des contrats de services serait descendue à quelques mois.

L'évolution des taux d'affrètement sur la route transatlantique a été en générale positive, hormis la baisse de 11,6 % enregistrée pour le troisième trimestre de 2003 dans la direction États-Unis-Europe. Sur l'importante route au départ de l'Europe, les meilleurs résultats ont été obtenus lors du deuxième trimestre, soit 10,3 % d'augmentation des taux, lesquels se sont établis à 1 400 dollars EVP, les autres augmentations enregistrées les trimestres suivants étant modestes par comparaison. Sur cette route, le Transatlantic Conference Agreement (TACA), dont les sept transporteurs restants assurent environ la moitié du commerce sur cet itinéraire, a annoncé des augmentations de 400 dollars et 500 dollars EVP pour avril et octobre respectivement, ainsi que l'augmentation de 3 % du coefficient de soutage (BAF) à partir de juillet. Dans l'ensemble, l'évolution des taux a été favorable, compte tenu ici encore de la chute du dollar des États-Unis et de la forte appréciation de l'euro. En octobre, la Cour européenne de première instance a annulé les amendes de 318,5 millions de dollars frappant les membres de la TACA et imposées par la

Commission européenne, mais a exprimé l'opinion que la Commission était coupable d'abus de pouvoir en interdisant les contrats individuels de services.

En ce qui concerne les taxes appliquées aux services de ligne, le problème des taxes de manutention des terminaux (THC) a été à nouveau étudié à Hong Kong, Chine. Les expéditeurs et les transporteurs se sont réunis en novembre pour avoir des discussions au sujet du haut niveau de ces taxes par comparaison avec les ports de Chine continentale. Il a été déclaré que des taxes pouvant aller jusqu'à 274 dollars EVP étaient exigées à Hong Kong, Chine pour des conteneurs à destination des États-Unis et à 230 dollars EVP pour les routes intérieures d'Asie. Il s'agissait donc de taux supérieurs de près de 100 dollars EVP au taux correspondant à Shenzhen et ces taxes n'étaient pas compensées par les taux de fret inférieurs pratiqués à Hong Kong, Chine.

### 3. Offre et demande concernant les principaux services de ligne

En 2003, la demande de services conteneurisés s'est redressée. Les estimations des flux de marchandises sur les trois principales routes conteneurisées pour les neuf premiers mois de 2003, figurant au tableau 37, ont fait apparaître des augmentations. En réalité, ces agrégats peuvent masquer certains courants commerciaux intra-régionaux, ainsi que l'activité de transbordement. Ils dénotent néanmoins une expansion du trafic sur la route au départ de l'Extrême-Orient, notamment à partir de la Chine continentale, ainsi qu'une activité réduite sur la route transatlantique.

TABLEAU 37

#### Estimation des flux de marchandises sur les principales routes commerciales (en millions d'EVP)

| Année         | Trans-Pacifique |                 | Europe-Asie |             | Transatlantique   |                   |
|---------------|-----------------|-----------------|-------------|-------------|-------------------|-------------------|
|               | Asie-États-Unis | États-Unis-Asie | Europe-Asie | Asie-Europe | États-Unis-Europe | Europe-États-Unis |
| 2002          | 8,81            | 3,90            | 3,94        | 6,13        | 1,50              | 2,59              |
| 2003          | 10,19           | 4,12            | 4,00        | 7,06        | 1,58              | 2,56              |
| Variation (%) | 15,7            | 5,6             | 1,5         | 15,2        | 5,3               | -1,0              |

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de la revue *Containerisation International*, diverses livraisons.

En 2003, la route trans-Pacifique a vu un essor du trafic, notamment dans le sens ouest-est. Cette augmentation impressionnante de 15,7 %, en dépit de la modeste croissance économique des

États-Unis, s'explique par la production de biens industriels et de consommation par des établissements relocalisés en Chine continentale et ayant au marché des États-Unis : les quotas

d'importation de vêtements ont été diminués et les droits d'importation de 30 % sur les produits en acier ont été supprimés à la fin de l'année. Même le grave syndrome respiratoire aigu (SARS), observé au début de 2003, n'a pas influé sur la demande, et les principaux distributeurs des États-Unis tels que Wal-Mart et Target Stores auraient augmenté les volumes de leurs importations de 25 et 40 % respectivement. Pour faire face aux demandes accrues sur la route ouest-est, de nouveaux services ont été mis en exploitation, par exemple le service PNX exploité par le groupe CHKY (Cosco, Hanjin, K Line et Yang Ming), tandis que les lignes existantes étaient améliorées par le déploiement de plus gros navires (Wan Hai a remplacé ces cinq navires d'une capacité de 1 600 EVP par des navires d'une capacité de 2 700 EVP. L'accroissement des flux de marchandises à destination de l'Ouest a été bien moindre, soit d'environ un tiers, et les navires ont voyagé avec une forte capacité excédentaire; de ce fait, les transporteurs ont parfois préféré repositionner les conteneurs vides à rechercher des cargaisons de faible valeur pour des destinations éloignées de la Chine.

Sur la route Europe-Asie, le trafic en provenance d'Asie a dépassé de dix fois l'augmentation dans la direction opposée. Cette situation a encore aggravé le grave problème du repositionnement des conteneurs vides. Selon les informations, cela représentait 50 % des destinations européennes et jusqu'à 75 % des destinations du Royaume-Uni. Les transporteurs ont parfois eu recours à la pratique déjà

mentionnée à propos de la route trans-Pacifique : ils ont préféré expédier des conteneurs vides plutôt que transporter du fret de faible valeur. La médiocre croissance des cargaisons dans le sens Europe-Orient est due au choix de l'alternative meilleur marché; par exemple, les importateurs d'Asie ont commencé à acquérir des déchets de papier en Amérique du Nord. La Far Eastern Freight Conference (FEFC) a continué de représenter environ les deux tiers du trafic. Le tableau 38 indique que la part conjointe des cinq principaux groupes d'opérateurs FEFC a légèrement diminué de 0,5 %, bien que l'on ait enregistré des variations en pourcentage importantes pour certains groupes d'opérateurs.

La route transatlantique n'a enregistré que des résultats médiocres en 2003. Les flux de marchandises à destination de l'est n'ont augmenté que de 5,3 %, tandis que le trafic dans la direction proposée diminue en fait de 1 %. La dévaluation du dollar des États-Unis par rapport à l'euro pendant la majeure partie de l'année explique ces chiffres. La demande a été plus forte pendant le premier semestre, mais pas au point de contraindre les transporteurs à exploiter une capacité supérieure, la capacité ayant été réduite l'année précédente. Étant donné qu'environ 80 à 90 % des marchandises semblent avoir été transportés au titre de contrats annuels de services, le problème du manque de cellules ne s'est pas posé et le repositionnement des conteneurs vides n'a pas posé autant de problèmes que sur les deux autres routes.

TABLEAU 38

**Répartition des capacités dans le trafic Europe-Extrême-Orient**  
(en pourcentages)

| <i>Opérateur</i>                 | <i>mi-2003</i> | <i>mi-2002</i> |
|----------------------------------|----------------|----------------|
| <b>Grand Alliance</b>            | 22,3           | 21,7           |
| <b>New World Alliance</b>        | 12,9           | 13,8           |
| <b>Maersk Sealand</b>            | 15,6           | 16,2           |
| <b>K Line and Yangming</b>       | 9,0            | 8,9            |
| <b>CMA CGM/Norasia et autres</b> | 5,3            | 5,0            |
| <b>Total</b>                     | 65,1           | 65,6           |

*Source* : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données du *Lloyd's Shipping Economist*, septembre 2003, page 9.

Sur les liaisons secondaires nord-sud et trafic régionaux, la situation a varié. Les taux de croissance les plus élevés ont été enregistrés par les conteneurs allant du Nord-Est au Sud-Est de l'Asie, soit 6,9 %. La circulation de conteneurs entre l'Europe d'une part, et l'Amérique centrale et l'Amérique du Sud d'autre part, a augmenté de 5,7 % et les transports entre l'Asie et l'Océanie ont augmenté de 5,2 %, soit un taux légèrement plus faible. Les flux de marchandises entre l'Amérique du Nord et l'Amérique du Sud, d'une part, et les Caraïbes, d'autre part, ont augmenté de 4,3 %. Les résultats les moins bons ont été enregistrés sur le trafic entre l'Europe et l'Océanie et l'Afrique de l'Ouest, où les opérations ont été stables ou ont diminué de 4,4 % respectivement. Dans ce dernier cas, OTAL, un des transporteurs indépendants les plus importants, a restreint ses services au milieu de l'année 2003 à mesure que les volumes de marchandises en provenance d'Europe diminuaient en fonction du relèvement de l'euro; d'autre part, des importateurs d'Afrique de l'Ouest ont commencé à s'approvisionner en Asie ou en Amérique du Sud.

#### 4. Indice des taux de fret des services de ligne

Le tableau 39 montre l'évolution des tarifs de ligne pour les cargaisons chargées et déchargées par les navires réguliers dans les ports du secteur Anvers/Hambourg entre 2001 et 2003. L'indice global pour l'année 2003 a progressé de six points par rapport à 2002 pour atteindre 101 points (1995 = 100), en raison de l'augmentation des taux pour les flux d'entrée et de sortie. L'indice moyen pour le trafic d'entrée en 2003 a progressé de 11 points pour atteindre 95 points. Le pic a été atteint en avril où l'indice a atteint la barre de 100, tandis que les mois d'août et de septembre ont presque atteint ce pic. Cette tendance croissante est due à l'augmentation du volume des marchandises expédiées par l'Extrême-Orient et, dans une moindre mesure, à travers l'Atlantique. Elle reflète également le rôle amoindri du marché spot. On a à peine remarqué que l'amélioration de l'indice des flux de sortie, soit un point pour atteindre 106 sur l'année. Le pic de l'indice des flux de sortie a été atteint en avril, avec 114, pour des valeurs supérieures à la moyenne de juillet à octobre.

TABLEAU 39

#### Indices des taux de fret des services de ligne, 2002-2004 (chiffres mensuels : 1995 = 100)

| Mois                    | Indice global |      |      | Indice trafic d'entrée |      |      | Indice trafic de sortie |      |      |
|-------------------------|---------------|------|------|------------------------|------|------|-------------------------|------|------|
|                         | 2002          | 2003 | 2004 | 2002                   | 2003 | 2004 | 2002                    | 2003 | 2004 |
| Janvier                 | 93            | 96   | 93   | 81                     | 91   | 88   | 104                     | 101  | 98   |
| Février                 | 93            | 96   | 93   | 81                     | 91   | 88   | 103                     | 100  | 98   |
| Mars                    | 95            | 101  | 96   | 80                     | 94   | 92   | 109                     | 107  | 101  |
| Avril                   | 95            | 107  | 100  | 82                     | 100  | 96   | 108                     | 114  | 104  |
| Mai                     | 94            | 99   | 99   | 82                     | 92   | 96   | 106                     | 105  | 103  |
| Juin                    | 94            | 101  | 99   | 81                     | 90   | 95   | 106                     | 111  | 103  |
| Juillet                 | 94            | 103  | 100  | 85                     | 97   | 97   | 103                     | 107  | 103  |
| Août                    | 94            | 104  | 100  | 85                     | 99   | 97   | 102                     | 109  | 102  |
| Septembre               | 93            | 104  | 100  | 85                     | 99   | 98   | 100                     | 108  | 102  |
| Octobre                 | 99            | 102  |      | 88                     | 96   |      | 109                     | 107  |      |
| Novembre                | 99            | 100  |      | 90                     | 96   |      | 108                     | 105  |      |
| Décembre                | 97            | 96   |      | 88                     | 92   |      | 105                     | 100  |      |
| <b>Moyenne annuelle</b> | 95            | 101  |      | 84                     | 95   |      | 105                     | 106  |      |

Source : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED d'après l'indice Services de ligne du Ministère allemand des transports, évaluations mensuelles pondérées des taux de fret pour les cargaisons chargées ou déchargées par les navires de ligne, tous pavillons confondus, aux ports Anvers/Hambourg.

## 5. Taux de fret des services de ligne en pourcentage du prix de certaines denrées

Le tableau 40 fournit, pour certaines denrées, des données sur diverses liaisons commerciales et diverses années comprises entre 1970 et 2002. Pour le caoutchouc en feuilles, les hausses du prix f.o.b. moyen ont largement contrebalancé le relèvement des taux de fret et les surtaxes de soutage, ce qui a eu pour effet de faire baisser le ratio de fret de 8,3 % en 2003. Le prix f.o.b. du jute, le plus bas de tous les prix indiqués sur le tableau 40 pour cette année, a diminué d'environ 12 %, tandis que les taux de fret ont augmenté pratiquement du même pourcentage, ce qui explique le relèvement du ratio de fret à 29 % en 2003. La petite diminution du prix des fèves de cacao expédiées du Ghana, soit environ 2 %, a été plus que compensée par des augmentations de près de 18 % des taux de fret, ce qui a entraîné un accroissement du ratio de fret de 2,8 en 2002 à 3,3 en 2003. L'année 2003 est la quatrième année au cours de laquelle le Brésil n'a expédié aucune cargaison de fève de cacao. Le prix c.a.f. de l'huile

de coprah a enregistré une augmentation record de 11 % en 2003, qui est allée de pair avec une augmentation de 29 % des taux de fret pendant l'année, d'où un ratio de fret de 11,5 %, légèrement supérieur au ratio de l'année précédente. Le rapport entre les taux de fret des services de ligne et le prix f.o.b. du thé est passé de 6,8 à 7,8 %, en raison d'une augmentation de 8 % des prix et d'une augmentation de 25 % des taux de fret en 2003. Pour le café expédié du Brésil vers l'Europe, les prix ont récupéré près de 13 % en 2003, tandis que les taux de fret demeuraient généralement stables, d'où une diminution du facteur de fret de 7,6 % en 2002 à 6,8 % en 2003. Les taux de fret appliqués aux exportations de café de la Colombie vers l'Europe à partir des ports de l'Atlantique et du Pacifique ont très peu augmenté, soit d'environ 3 % en 2002, tandis que les taux de fret augmentaient de 3 à 7 % respectivement. Ces variations ont contribué à stabiliser le ratio de fret pour les exportations à partir de la côte atlantique, et contribué à augmenter légèrement, soit de 4,8 %, le ratio du fret depuis les ports du Pacifique.

TABLEAU 40

### Rapport des taux de fret des services de ligne aux prix de certaines denrées

| Denrées         | Itinéraire                                | Taux de fret en pourcentage du prix <sup>a</sup> |      |      |      |      |      |
|-----------------|---|--|------|------|------|------|------|
|                 |   | 1970   | 1980 | 1990 | 2001 | 2002 | 2003 |
| Caoutchouc      | Singapour/Malaisie – Europe               | 10,5   | 8,9  | 15,5 | 13,9 | 13,5 | 8,3  |
| Jute            | Bangladesh – Europe                       | 12,1   | 19,8 | 21,2 | 15,5 | 21,7 | 29   |
| Fèves de cacao  | Ghana – Europe                            | 2,4  | 2,7  | 6,7  | 4,1  | 25,8 | 3,3  |
| Fèves de cacao  | Brésil – Europe                           | 7,4  | 8,6  | 11   | n.d. | n.d. | n.d. |
| Huile de coprah | Sri Lanka – Europe                        | 8,9  | 12,6 | n.d. | 15,5 | 10   | 11,5 |
| Thé             | Sri Lanka – Europe                        | 9,5  | 9,9  | 10   | 5,3  | 6,8  | 7,8  |
| Café            | Brésil – Europe                           | 5,2  | 6    | 10   | 6,9  | 7,6  | 6,8  |
| Café            | Colombie (ports de l'Atlantique) - Europe | 4,2  | 3,3  | 6,8  | 5,9  | 3,9  | 3,9  |
| Café            | Colombie (ports du Pacifique) - Europe    | 4,5  | 4,4  | 7,4  | 6,2  | 4,6  | 4,8  |

Source : Secrétariat de la CNUCED, à partir de données communiquées par l'Association royale des armateurs des Pays-Bas (données pour 1970-1989) et des conférences desservant les itinéraires considérés (données pour 1990-2003).

<sup>a</sup> Prix c.a.f. (coût, assurance et fret) pour le café (liaisons Brésil-Europe et Colombie-Europe) et l'huile de coprah. Pour les fèves de cacao (liaison Ghana-Europe et Brésil-Europe), prix quotidien moyen à Londres. Pour le thé, prix sur les marchés aux enchères du Kenya. Pour les autres produits, les prix sont f.o.b. Les taux de fret comprennent, le cas échéant, les surtaxes de soutage et les coefficients d'ajustement monétaire, ainsi qu'une surtaxe pour le nettoyage des citernes (uniquement dans le cas de l'huile de coprah). Pour la convention des taux de fret en une autre monnaie, on s'est fondé sur les parités données dans le Bulletin mensuel des prix des produits de base, publié par la CNUCED. Pour calculer les taux de fret annuels, on a pris la moyenne des divers taux enregistrés pendant l'année, pondérés d'après leur durée d'application. Pour la période 1990-2002, les prix des produits ont été tirés du numéro de janvier 2003 du Bulletin mensuel des prix des produits de base (CNUCED).

## D. ESTIMATIONS DU COÛT TOTAL DU FRET DANS LE COMMERCE MONDIAL

### 1. Évolution de la valeur des importations et du coût du fret au niveau mondial

Le commerce international fait intervenir divers services, qu'il s'agisse des sources d'approvisionnement, de la production, de la commercialisation, des transactions ou des transports, y compris les échanges d'informations qui s'y rapportent. Pour ce qui est du secteur du transport, le tableau 41 fournit des estimations du coût total du fret pour les importations et du pourcentage qu'il représente dans la valeur totale des importations par groupe de pays. En 2002, la valeur totale des importations (c.a.f.) au niveau mondial a augmenté de 4,1 %, tandis que le coût total du fret lié aux services de transport a augmenté de 13,1 %, dénotant la tendance à la hausse qui prévalait pendant l'année en matière de taux de fret. La part du coût total du fret dans la valeur des importations a augmenté de 6,1 % en 2001 à 6,6 %. En 1980, elle était de 6,6 %, c'est-à-dire supérieure de près de 30 % au ratio moyen des années 90. La comparaison des coûts de fret liés aux importations entre les différentes régions montre que ceux-ci restent moins élevés que ceux des pays en développement, avec de faibles variations entre les deux groupes (voir le graphique 8). Pour 2002, la valeur totale des importations dans les pays développés à économie de marché a augmenté de 2,5 %, tandis que le coût

total du fret augmentait de 15,5 %, s'établissant ainsi, en pourcentage de la valeur des importations, à 5,8 % (5,1 % en 2001) contre 8,8 % (8,7 % en 2001) dans les pays en développement. Cette différence tient principalement à la structure globale des échanges, aux infrastructures régionales, aux systèmes logistiques ainsi qu'aux stratégies de distribution plus efficaces des chargeurs des pays développés à économie de marché.

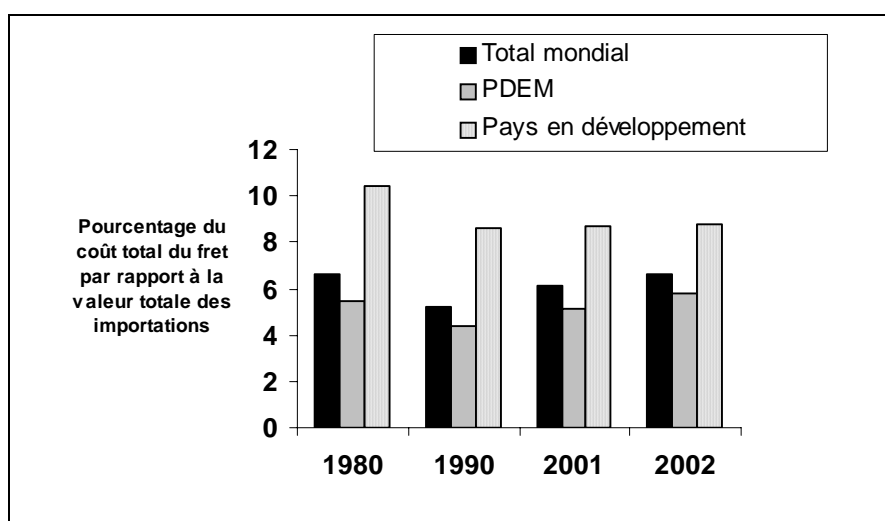
### 2. Évolution au niveau régional

Dans les pays en développement, le coût total du fret est passé de 8,7 % en 2001 à 8,8 en 2002. À l'intérieur de ce groupe, on constate que les coûts de fret ont continué à baisser, passant de 12,7 % en 2001 à 12,4 % en 2002. Cette évolution s'explique par l'abaissement des taux de fret et l'amélioration des services de manutention dans les terminaux, qui ont compensé l'insuffisance des infrastructures et la faiblesse des pratiques de gestion, notamment en matière de transport en transit, ainsi que la faible productivité des transports intérieurs et de l'équipement des terminaux.

Les pays en développement d'Asie comptaient pour 69,6 % dans la valeur des importations et pour 65,9 % dans les paiements de fret de l'ensemble des pays en développement en 2002, contre 67,2 et 64,2 % respectivement en 2001. Dans cette région, le facteur fret a varié d'environ 8 % depuis 1990 et s'est établi à 8,3 % en 2002, comme en 2001.

GRAPHIQUE 8

### Estimations du coût total du fret pour les importations dans le commerce mondial, par groupes de pays



Source : tableau 41.

TABLEAU 41

**Estimations du coût du fret pour les importations dans le commerce mondial<sup>a</sup>**  
**par groupes de pays**  
*(en millions de dollars)*

| <i>Année</i> | <i>Groupe de pays</i>                | <i>Coût total estimé du fret pour les importations</i> | <i>Valeur c.a.f. des importations</i> | <i>Coût du fret en pourcentage de la valeur des importations</i> |
|--------------|--------------------------------------|--|---------------------------------------|--|
| <b>1980</b>  | Total mondial                        | 123 264  | 1 856 834                             | 6,64   |
|              | Pays développés à économie de marché | 78 286   | 1 425 979                             | 5,49   |
|              | Pays en développement – total        | 44 978   | 430 855                               | 10,44  |
|              | <i>dont</i> : Afrique                | 10 432   | 77 757                                | 13,42  |
|              | Amérique                             | 10 929   | 123 495                               | 8,85   |
|              | Asie                                 | 21 979   | 211 089                               | 10,41  |
|              | Europe                               | 1 320  | 16 037                                | 8,23   |
|              | Océanie                              | 318  | 2 477                                 | 12,84  |
| <b>1990</b>  | Total mondial                        | 173 102  | 3 314 298                             | 5,22   |
|              | Pays développés à économie de marché | 117 004  | 2 661 650                             | 4,40   |
|              | Pays en développement – total        | 56 098   | 652 648                               | 8,60   |
|              | <i>dont</i> : Afrique                | 9 048  | 81 890                                | 11,05  |
|              | Amérique                             | 9 626  | 117 769                               | 8,17   |
|              | Asie                                 | 35 054   | 427 926                               | 8,19   |
|              | Europe                               | 1 909  | 21 303                                | 8,96   |
|              | Océanie                              | 461  | 3 760                                 | 12,26  |
| <b>2001</b>  | Total mondial                        | 364 008  | 5 960 595                             | 6,11   |
|              | Pays développés à économie de marché | 221 248  | 4 320 511                             | 5,12   |
|              | Pays en développement – total        | 142 760  | 1 640 084                             | 8,70   |
|              | <i>dont</i> : Afrique                | 13 806   | 109 125                               | 12,65  |
|              | Amérique                             | 33 895   | 395 439                               | 8,57   |
|              | Asie                                 | 92 023   | 1 102 663                             | 8,35   |
|              | Europe                               | 2 428  | 27 665                                | 8,78   |
|              | Océanie                              | 608  | 5 192                                 | 11,71  |
| <b>2002</b>  | Total mondial                        | 411 855  | 6 205 670                             | 6,64   |
|              | Pays développés à économie de marché | 255 531  | 4 430 379                             | 5,77   |
|              | Pays en développement – total        | 156 324  | 1 775 291                             | 8,81   |
|              | <i>dont</i> : Afrique                | 15 253   | 122 669                               | 12,43  |
|              | Amérique                             | 37 740   | 379 225                               | 9,95   |
|              | Asie                                 | 102 969  | 1 263 543                             | 8,15   |
|              | Europe                               | 2 718  | 31 201                                | 8,71   |
|              | Océanie                              | 645  | 5 653                                 | 11,41  |

*Source* : Estimation établie par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par le Fonds monétaire international.

<sup>a</sup> Les estimations pour le monde entier sont incomplètes, car les pays qui ne sont pas membres du FMI, les pays d'Europe centrale et orientale et les Républiques de l'ex-Union soviétique, ainsi que les pays socialistes d'Asie, ne sont pas pris en compte, faute d'informations et pour diverses autres raisons.

Dans les pays en développement d'Amérique, le rapport coût du fret/valeur des importations a affiché une hausse de 10,0 % en 2002, contre 8,6 % en 2001.

En 2002, les pays en développement d'Europe ont enregistré une légère baisse des taux de fret qui sont tombés de 8,8 % en 2001 à 8,7 %. Les petits pays en développement insulaires

d'Océanie ont connu également des taux de fret moins élevés, de 11,4 % contre 11,7 % l'année précédente. L'éloignement des grands partenaires commerciaux, les faibles quantités transportées, les frais de collecte et de transbordement sont autant d'éléments qui contribuent au niveau élevé du coût du fret dans les pays en développement insulaires.



## Chapitre 5

### DÉVELOPPEMENT DES PORTS

*Le présent chapitre traite du débit portuaire de conteneurs dans les pays en développement, de l'amélioration du rendement des ports, des changements institutionnels dans le secteur portuaire et des mesures de sécurité dans les ports.*

#### A. TRAFIC PORTUAIRE CONTENEURISÉ

Le tableau 42 fournit les chiffres les plus récents dont on puisse disposer sur le trafic international conteneurisé dans les ports des pays et territoires en développement pour la période 2000-2002. Le taux de croissance mondial du débit portuaire de conteneurs (nombre de mouvements mesurés en EVP) a connu une hausse remarquable de 9,2 % en 2002. Ce chiffre, qui représente presque le double de la croissance de l'année précédente – 5,2 % – reflète la reprise du trafic de lignes enregistrée en 2002. Le débit pour 2002 s'est établi à 266,3 millions d'EVP, soit une augmentation annuelle de 22,5 millions d'EVP, par comparaison avec le niveau de 243,8 millions d'EVP atteint en 2001.

Dans les pays et territoires en développement, le taux de croissance a été de 9,3 %, avec un débit de 103,6 millions d'EVP, correspondant à 38,9 % du débit mondial total. Ce taux de croissance a été considérablement supérieur à celui de 2001, soit 4,5 %, où les pays en développement ont connu un débit de 94,7 millions d'EVP. Les pays qui ont connu une croissance à deux chiffres en 2001 et 2000 ont été l'Inde, la République islamique d'Iran, la Malaisie, l'Arabie saoudite et le Venezuela, au total cinq pays, soit moins que le nombre enregistré en 2001 et 2000. Dans les pays en développement, le taux de croissance est irrégulier. Sa variation d'une année à l'autre est due tantôt à de fortes fluctuations du trafic, tantôt à une amélioration au niveau de la communication des données ou encore en l'absence de données pour certaines années. Les chiffres pour 2003 sont disponibles pour les 20 premiers ports à conteneurs du monde. Ces données figurent au tableau 43. Le débit des transports conteneurisés assurés par ces ports a atteint 144,9 millions d'EVP, après une croissance à deux chiffres au cours des deux dernières années. Il y avait 11 ports dans les pays et territoires en

développement et dans les pays socialistes d'Asie figurant sur la liste, les neuf ports restants étant situés dans des pays à économie de marché. Dans ce dernier groupe, cinq ports étaient situés en Europe, trois aux États-Unis et un au Japon. Onze ports étaient situés en Asie de l'Est, cinq en Chine et un en Asie de l'Ouest, tandis que cinq ports étaient situés en Europe et les trois autres en Amérique du Nord.

Le port de Hong Kong, Chine, est resté en tête, avec un taux de croissance de 8,8 %, suivi par Singapour, qui a enregistré une croissance légèrement inférieure de 8,7 %. Les ports de la Chine continentale se sont particulièrement bien comportés : Shanghai a gagné une place pour occuper la troisième position sur la liste, avec une augmentation exceptionnelle de 29,1 %; Shenzhen s'est encore mieux comportée, gagnant deux places après une expansion presque incroyable du trafic de plus de 40 % pendant deux années consécutives; et Qingdao est passée de la 15<sup>ème</sup> à la 14<sup>ème</sup> place après une augmentation du trafic de plus de 20 % pendant deux années consécutives. Kaoshiung a perdu une place pour se situer en sixième position, après avoir connu une croissance modeste de 3,8 %, et Busan, atteint par un typhon, a perdu deux places bien que le trafic ait augmenté au taux respectable de 9,7 %.

D'autres ports ayant enregistré des gains sont Dubaï et Tokyo : chacun a gagné deux places sur le tableau. On a enregistré deux nouvelles adhésions, Tanjung Pelepas et Laem Chabang, qui ont remplacé Manille et Felixstowe. Parmi les ports ayant reculé sur la liste, figurent Gioia Tauro, Bremerhaven et Long Beach, tous deux en recul de deux places, et New York, qui a perdu une place. Les ports restants, à savoir Rotterdam, Los Angeles, Hambourg, Anvers et Klang, ont conservé leurs places. Ces 20 ports les plus importants ont représenté 48,0 % du trafic portuaire conteneurisé mondial en 2002 (45,4 % en 2001).

TABLEAU 42

**Trafic conteneurisé dans les ports de 50 pays et territoires en développement  
en 2002, 2001 et 2000  
(EVP)**

| <i>Pays ou territoire</i>          | <i>Trafic en EVP<br/>2002</i> | <i>Trafic en EVP<br/>2001</i> | <i>Trafic en EVP<br/>2000</i> | <i>Variation (%)<br/>2002/2001</i> | <i>Variation<br/>(%)<br/>2001/2000</i> |
|------------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|------------------------------------|--|
| <b>Hong Kong, Chine</b>            | 19 140 000                    | 17 900 000                    | 18 100 000                    | 6,9                                | -1,1                                   |
| <b>Singapour</b>                   | 16 800 000                    | 15 520 000                    | 17 040 000                    | 8,2                                | -8,9                                   |
| <b>République de Corée</b>         | 11 542 733                    | 9 827 221                     | 9 030 174                     | 17,5                               | 8,8                                    |
| <b>Malaisie</b>                    | 7 541 725                     | 6 224 913                     | 4 642 428                     | 21,2                               | 34,1                                   |
| <b>Émirats arabes unis</b>         | 5 872 244                     | 5 081 964                     | 5 055 801                     | 15,6                               | 0,5                                    |
| <b>Indonésie</b>                   | 4 539 884                     | 3 901 761                     | 3 797 948                     | 16,4                               | 2,7                                    |
| <b>Thaïlande</b>                   | 3 800 929                     | 3 387 071                     | 3 178 779                     | 12,2                               | 6,6                                    |
| <b>Philippines</b>                 | 3 270 796                     | 3 090 952                     | 3 031 548                     | 5,8                                | 2,0                                    |
| <b>Inde</b>                        | 3 242 989                     | 2 764 757                     | 2 450 656                     | 17,3                               | 12,8                                   |
| <b>Brésil</b>                      | 2 923 120                     | 2 323 801                     | 2 413 098                     | 25,8                               | -3,7                                   |
| <b>Arabie saoudite</b>             | 1 930 051                     | 1 676 991                     | 1 502 893                     | 15,1                               | 11,6                                   |
| <b>Sri Lanka</b>                   | 1 764 717                     | 1 726 605                     | 1 732 855                     | 2,2                                | -0,4                                   |
| <b>Mexique</b>                     | 1 561 929                     | 1 358 136                     | 1 315 701                     | 15,0                               | 3,2                                    |
| <b>Oman</b>                        | 1 415 498                     | 1 331 686                     | 1 161 549                     | 6,3                                | 14,6                                   |
| <b>Malte</b>                       | 1 288 775                     | 1 205 764                     | 1 082 235                     | 6,9                                | 11,4                                   |
| <b>Panama</b>                      | 1 248 369                     | 2 376 045                     | 2 369 681                     | -47,5                              | 0,3                                    |
| <b>Égypte</b>                      | 1 233 133                     | 1 708 990                     | 1 625 601                     | -27,8                              | 5,1                                    |
| <b>Chili</b>                       | 1 147 172                     | 1 080 545                     | 1 253 131                     | 6,2                                | -13,8                                  |
| <b>Venezuela</b>                   | 1 078 000                     | 924 119                       | 674 558                       | 16,7                               | 37,0                                   |
| <b>Jamaïque</b>                    | 1 065 000                     | 983 400                       | 765 977                       | 8,3                                | 28,4                                   |
| <b>Pakistan</b>                    | 965 610                       | 878 892                       | 159 919                       | 9,9                                | 449,6                                  |
| <b>Bahamas</b>                     | 860 000                       | 570 000                       | 572 224                       | 50,9                               | -0,4                                   |
| <b>République islamique d'Iran</b> | 808 821                       | 618 195                       | 415 382                       | 30,8                               | 48,8                                   |
| <b>Colombie</b>                    | 603 070                       | 577 041                       | 791 588                       | 4,5                                | -27,1                                  |
| <b>Côte d'Ivoire</b>               | 579 055                       | 543 846                       | 434 422                       | 6,5                                | 25,2                                   |
| <b>Argentine</b>                   | 500 171                       | 663 811                       | 1 144 834                     | -24,7                              | -42,0                                  |
| <b>Équateur</b>                    | 462 509                       | 414 355                       | 414 104                       | 11,6                               | 0,1                                    |
| <b>République dominicaine</b>      | 430 561                       | 487 827                       | 566 479                       | -11,7                              | -13,9                                  |
| <b>Yémen</b>                       | 388 436                       | 377 367                       | 248 177                       | 2,9                                | 52,1                                   |

TABLEAU 42 (suite)

| <i>Pays ou territoire</i>                                    | <i>Trafic en EVP<br/>2002</i> | <i>Trafic en EVP<br/>2001</i> | <i>Trafic en EVP<br/>2000</i> | <i>Variation (%)<br/>2002/2001</i> | <i>Variation<br/>(%)<br/>2001/2000</i> |
|--|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|------------------------------------|--|
| <b>Trinité-et-Tobago</b>                                     | 385 233                       | 352 758                       | 282 487                       | 9,2                                | 24,9                                   |
| <b>Maroc</b>   | 375 837                       | 346 724                       | 328 808                       | 8,4                                | 5,4                                    |
| <b>Guatemala</b>   | 360 161                       | 322 136                       | 495 809                       | 11,8                               | -35,0                                  |
| <b>Algérie</b>   | 338 152                       | 311 111                       | 267 530                       | 8,7                                | 16,3                                   |
| <b>Liban</b>   | 298 876                       | 299 400                       | n.d.                          | -0,2                               | n.d.                                   |
| <b>Uruguay</b>   | 292 962                       | 301 641                       | 287 298                       | -2,9                               | 5,0                                    |
| <b>Jordanie</b>  | 277 307                       | 241 037                       | n.d.                          | 15,0                               | n.d.                                   |
| <b>Ghana</b>   | 270 878                       | 221 468                       | n.d.                          | 22,3                               | n.d.                                   |
| <b>République arabe syrienne</b>                             | 257 586                       | 222 698                       | n.d.                          | 15,7                               | n.d.                                   |
| <b>Chypre</b>  | 233 400                       | 235 100                       | 257 020                       | -0,7                               | -8,5                                   |
| <b>Cuba</b>  | 214 760                       | 258 264                       | 185 055                       | -16,8                              | 39,6                                   |
| <b>Maurice</b>   | 198 177                       | 161 574                       | 157 420                       | 22,7                               | 2,6                                    |
| <b>Djibouti</b>  | 178 405                       | 147 908                       | 157 990                       | 20,6                               | -6,4                                   |
| <b>Sénégal</b>   | 164 341                       | 136 076                       | 133 325                       | 20,8                               | 2,1                                    |
| <b>Réunion</b>   | 162 636                       | 159 006                       | 154 394                       | 2,3                                | 3,0                                    |
| <b>République-Unie de Tanzanie</b>                           | 149 223                       | 135 632                       | 133 660                       | 10,0                               | 1,5                                    |
| <b>Martinique</b>  | 146 771                       | 140 034                       | 140 062                       | 4,8                                | 0,0                                    |
| <b>Cameroun</b>  | 146 737                       | 139 587                       | n.d.                          | 5,1                                | n.d.                                   |
| <b>Guam</b>  | 140 990                       | 140 158                       | 132 689                       | 0,6                                | 5,6                                    |
| <b>Soudan</b>  | 126 236                       | 120 701                       | 94 182                        | 4,6                                | 28,2                                   |
| <b>Slovénie</b>  | 114 863                       | 93 187                        | 85 742                        | 23,3                               | 8,7                                    |
| <b>Total</b>   | 102 838 828                   | 94 012 255                    | 90 265 213                    | 9,4                                | 4,2                                    |
| <b>Autres pays ou territoires<br/>déclarants<sup>a</sup></b> | 738 828                       | 722 544                       | 356 078                       | 2,3                                | 102,9                                  |
| <b>Total déclaré<sup>b</sup></b>                             | 103 577 656                   | 94 734 799                    | 90 621 291                    | 9,3                                | 4,5                                    |
| <b>Total mondial</b>   | 266 337 242                   | 243 814 545                   | 231 689 448                   | 9,2                                | 5,2                                    |

Source : D'après des renseignements figurant dans *Containerisation International Yearbook 2003*, et des informations obtenues par les secrétariat de la CNUCED directement auprès d'exploitants de terminaux et d'autorités portuaires.

<sup>a</sup> Cette rubrique comprend des pays et des territoires en développement qui ont déclaré un trafic inférieur à 95 000 EVP par an ou pour lesquels les données étaient nettement insuffisantes.

<sup>b</sup> Certains ports n'ont pas répondu à l'enquête de base. Aucun d'eux ne comptant parmi les ports les plus importants, les omissions ne devraient pas faire varier les chiffres de plus de 5 à 10 % au total.

TABLEAU 43

**Les 20 premiers terminaux à conteneur et leur débit, 2003-2001**  
(en millions d'EVP et en pourcentage de variation)

| <i>Port</i>      | <i>Débit en EVP<br/>2003</i> | <i>Débit en EVP<br/>2002</i> | <i>Débit en EVP<br/>2001</i> | <i>2003/2002</i> | <i>2002/2001</i> |
|------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------|------------------|
| Hong Kong, Chine | 20,82                        | 19,14                        | 17,8                         | 8,78             | 7,53             |
| Singapour        | 18,41                        | 16,94                        | 15,57                        | 8,68             | 8,8              |
| Shanghai         | 11,37                        | 8,81                         | 6,33                         | 29,06            | 39,18            |
| Shenzhen         | 10,7                         | 7,61                         | 5,08                         | 40,6             | 49,8             |
| Busan            | 10,37                        | 9,45                         | 8,07                         | 9,74             | 17,1             |
| Kaoshiung        | 8,81                         | 8,49                         | 7,54                         | 3,77             | 12,6             |
| Rotterdam        | 7,1                          | 6,52                         | 6,1                          | 8,9              | 6,89             |
| Los Angeles      | 6,61                         | 6,11                         | 5,18                         | 8,18             | 17,95            |
| Hambourg         | 6,14                         | 5,37                         | 4,69                         | 14,34            | 14,5             |
| Anvers           | 5,44                         | 4,78                         | 4,22                         | 13,81            | 13,27            |
| Dubaï            | 5,15                         | 4,19                         | 3,5                          | 22,91            | 19,71            |
| Port Klang       | 4,8                          | 4,5                          | 3,76                         | 6,67             | 19,68            |
| Long Beach       | 4,66                         | 4,52                         | 4,46                         | 3,1              | 1,35             |
| Qingdao          | 4,24                         | 3,41                         | 2,64                         | 24,34            | 29,17            |
| New York         | 4,04                         | 3,75                         | 3,32                         | 7,73             | 12,95            |
| Tanjung Pelepas  | 3,5                          | 2,67                         | 2,05                         | 31,09            | 30,24            |
| Tokyo            | 3,28                         | 2,71                         | 2,77                         | 21,03            | -2,17            |
| Bremerhaven      | 3,19                         | 3,03                         | 2,92                         | 5,28             | 3,77             |
| Laem Chabang     | 3,18                         | 2,66                         | 2,34                         | 19,55            | 13,68            |
| Gioia Tauro      | 3,06                         | 3,28                         | 2,49                         | -6,71            | 31,73            |
| <b>Total</b>     | <b>144,87</b>                | <b>127,94</b>                | <b>110,83</b>                | <b>13,23</b>     | <b>15,44</b>     |

Source : *Containerisation Intelligence Monthly*, Clarkson Research (Londres), mars 2004.

## B. AMELIORATION DU RENDEMENT PORTUAIRE

Les meilleurs résultats obtenus par les terminaux à conteneurs semblent avoir contribué à attirer un certain nombre d'escales directes vers les ports indiens, d'où une moindre dépendance du commerce international indien à l'égard des services de collecte. Dans les ports de Jawharlal Nehru, Tuticorin et Chennai, le nombre de mouvements de conteneurs par heure à quai est passé de 14, avant la privatisation, à plus de 25 fin 2002. De meilleurs résultats ont été signalés pour Salalah (Oman) où la productivité brute des grues a atteint en moyenne 30,4 mouvements par heure avec des pics de 33 mouvements par heure.

Le débit annuel de ce port, en 2003, s'est accru de 56 %, pour atteindre 1,9 million d'EVP, et reflète les escales de transporteurs autres que Maersk, y compris COSCO, MOL et Norasia. À Djibouti, le débit annuel des conteneurs a également augmenté, soit 70 % en deux ans pour atteindre 0,2 million d'EVP. Ces résultats améliorés résultent de la mise en service d'un nouveau matériel de manutention (grues portiques sur pneumatiques, élévateurs gerbeurs, etc.), et à l'utilisation d'un système informatisé de planification et de méthodes intégrées de facturation. En 2003, ce port a manutentionné un total de 4,3 millions de tonnes pour la corne de l'Afrique et il est toujours le principal point d'accès pour le commerce international de l'Éthiopie.

En 2003, les résultats de certains ports ont été amoindris pour différentes raisons, ce qui a affecté tout ou partie des utilisateurs. En mai 2003, jusqu'à cinq porte-conteneurs Evergreen ont été immobilisés à Port Elizabeth (New York, États-Unis) en raison d'une grève relative au droit de syndicalisation de certains membres du personnel Evergreen dans les ports des États-Unis. En novembre, une grève a paralysé les ports israéliens pendant dix jours, les travailleurs s'opposant aux projets gouvernementaux de modification de la législation actuelle. De ce fait, quelque 2 000 conteneurs ont été déchargés à Port Said (Égypte), et le gouvernement a payé 450 dollars de frais de transbordement à titre de compensation. Les sources commerciales ont estimé que cette compensation était insuffisante et le travail a repris après une interdiction de la grève par les tribunaux. Au cours du même mois, il y a eu des grèves au port de Gijon (Espagne) en raison d'un différend sur les effectifs de travailleurs. Début 2004, une collision entre un porte-conteneur et un navire de soutien off-shore a entraîné la fermeture du bras inférieur du Mississippi, ce qui a affecté le port de la Nouvelle-Orléans, et il a été signalé que quelque 40 navires étaient immobilisés de part et d'autre du lieu de la collision. Un même nombre de navires ont été immobilisés en rade de Santos (Brésil) en raison d'une grève des inspecteurs des services de santé.

En Afrique du Sud, l'afflux de pièces détachées pour automobiles destinées aux nouvelles usines de montage est partiellement responsable de l'augmentation des importations par conteneurs en 2003, par Durban, et cette situation a mis en évidence les lacunes du matériel de manutention, ainsi que les retards d'investissements. En mai, le temps d'attente moyen de 37 heures par navire a entraîné une surtaxe d'embouteillage de 100 dollars par EVP, que les transporteurs ont promis de supprimer lorsque la durée moyenne d'attente est tombée au-dessous de 16 heures. Les autorités portuaires ont annoncé des mesures correctrices – un investissement de 85 millions de dollars dans les grues portiques des quais, un accord pour garantir des postes d'amarrage à certains transporteurs, et l'approbation d'un second terminal pour conteneurs à Durban. À ce propos, certaines préoccupations étaient sous-jacentes en raison du rôle devant être attribué au secteur privé dans l'exploitation de ce terminal. En outre, un gros exploitant de terminaux a proposé d'installer un terminal pour conteneurs à Coega, le nouveau port industriel en construction à 30 km à l'est de Port Elizabeth, et des fabricants d'automobiles envisagent d'utiliser Maputo au Mozambique comme autre point d'accès pour les importations.

Depuis le milieu de l'année 2003, des taxes d'embouteillage ont également été appliquées par l'Accord commercial Europe-Afrique de l'Ouest dans un certain nombre de ports de cette région d'Afrique, à savoir Luanda (Angola), Tema (Ghana), Port Harcourt (Nigeria), Cotonou (Bénin) et Malabo (Guinée équatoriale). En mars 2004, des transporteurs maritimes ont imposé une surtaxe de retard de 70 dollars par EVP en raison de la faible productivité de ce port. Il s'agissait de compenser les effets de l'endommagement du matériel (une surtension aurait atteint les grues portiques de quais et le matériel informatique quelques mois auparavant) et la lenteur de la procédure d'achat d'un nouveau matériel de manutention. Par ailleurs, des opérations de secours et des opérations commerciales ont repris à Umm Qasr (Irak) vers le milieu de l'année 2003 lorsque les autorités militaires ont transféré l'exploitation du port à une direction civile. Quelques mois plus tard, les dépenses en capital destinées à la reconstruction de ce port ont été estimées à 50 millions de dollars.

L'importance des transports terrestres pour faciliter les opérations porte à porte a été mise en lumière par les défis auxquels un certain nombre de ports des États-Unis ont à faire face. Au cours de l'année, Savannah et la Nouvelle-Orléans ont été touchées par des grèves des camionneurs. Les camionneurs acheminent les conteneurs depuis les terminaux maritimes jusqu'à des entrepôts situés hors des ports et vers des gares ferroviaires sur la base d'une rémunération au voyage, et ils réclamaient une rémunération supérieure pour compenser l'augmentation du prix du fuel et les délais d'attente excessifs aux terminaux maritimes. Des délais d'attente pouvant aller jusqu'à deux heures dans les terminaux étaient monnaie courante et s'ajoutaient au temps passé en attente à l'extérieur des terminaux; cela entraînait une diminution du nombre de voyages par jour. En Californie, les systèmes de contrôle mis en place par la réglementation écologique ont quelque peu soulagé les camionneurs du fait que les terminaux pourraient être frappés d'une amende de 250 dollars pour chaque camion attendant à l'extérieur du terminal pendant plus de 30 mn. Un système analogue a été mis en place à Southampton en novembre et il a été étudié les mois suivants pour Felixstowe.

L'augmentation de la part de marché accordée aux transports ferroviaires pour le passage du fret à travers du port s'est parfois révélée laborieuse. Le corridor de 30 km d'Alameda joignant les ports de Los Angeles et de Long Beach à la gare d'échange transcontinentale a

pu maintenir la part de marché traditionnelle de 36 % pour les conteneurs traversant ces ports, et cela essentiellement grâce à des déplacements de fret à longue distance. Des plans destinés à atteindre une part de marché de 50 % dépendraient de nouveaux investissements destinés à attirer le fret transporté sur de brèves distances, transport qui est actuellement assuré par des centres de distribution situés à 90 km à l'est de ces ports et qui dépendent uniquement des poids lourds pour leurs déplacements.

Du fait de la demande accrue en Extrême-Orient, il a fallu mettre en service de nouvelles installations portuaires et prévoir la création de nouvelles installations. En juillet 2003, le premier môle du terminal neuf dont le développement doit coûter 1 milliard de dollars a été ouvert aux activités à Hong Kong, Chine; les cinq autres môles devraient être mis en service en 2005. Ce môle peut recevoir des navires de plus de 8 000 EVP grâce à une profondeur de 15,5 m et il sera équipé de quatre grues portiques de quai capables de transborder 17 conteneurs. Trois grands opérateurs de conteneurs (HPH, Modern Terminals et Asian Terminals) doivent fonctionner sur ce terminal, ce qui ajoutera 4 millions d'EVP de capacité à Hong Kong, Chine. Des détails sur la mise en service d'un terminal dix sur l'Île de Lantau devaient être annoncés en 2004. Le développement portuaire s'est également poursuivi normalement en Chine continentale. Modern Terminals a annoncé des plans d'investissement allant jusqu'à 1 milliard de dollars jusqu'à la fin de la présente décennie et a dévoilé des plans pour la première phase de 854 millions de dollars du nouveau port de conteneurs de Dachan, situé à 60 km à l'ouest de Hong Kong, Chine, où cette compagnie possède 65 % des parts. China Merchants, autre opérateur portuaire, a investi 132 millions de dollars pour ajouter trois nouveaux appontements à Shekou, l'un des grands terminaux de Shenzhen situé au-delà de la frontière de Hong Kong, Chine. Les transporteurs de conteneurs ont également participé à ce programme d'investissements. Vers le milieu de l'année 2003, P&O, Maersk et COSCO ont entamé la première phase de l'agrandissement de Qingdao, estimée à 172 millions de dollars. Lorsqu'il sera terminé d'ici six ans, la capacité de ce port passera de 1,3 million d'EVP actuellement à plus de 6 millions. Vers la fin de l'année, Shanghai a demandé l'autorisation de changer le statut de ses vastes installations en eau profonde de Yangshan pour en faire un port libre.

Des investissements sont également nécessaires pour la reconstruction. En septembre 2003,

Pusan a été frappée par le typhon Maemi, qui a causé des dégâts s'élevant à 58 millions de dollars (12 des 52 grues portiques se sont effondrées ou ont déraillé). Toutes les parties en cause ont travaillé 24 heures sur 24 pour assurer la reprise des opérations. Le port a également reporté de cinq ans, soit en 2007, la date limite de mise en place de nouvelles installations perfectionnées afin de faciliter les transbordements, lesquels ont représentés environ 40 % des 9,1 millions d'EVP de débit en 2003. Pendant l'année, trois transporteurs – MSC, Zim et China Shipping – ont délocalisé leurs opérations dans des ports chinois, avec une perte de recettes estimée à 33 millions de dollars. Vers la fin de l'année 2003, la République démocratique populaire de Corée aurait commencé à construire son premier terminal pour conteneurs sur la rivière Daedong.

Plusieurs investissements destinés à des installations de transbordement ont été annoncés ou étaient en cours pendant l'année. Le port de Naha (Okinawa, Japon) a fait un appel d'offres pendant l'année pour desservir la Chine continentale et diminuer les délais des principales lignes. PSA a réduit sa participation à Hibiki (Japon) à un tiers, ce port s'efforçant d'établir un réseau triangulaire avec Dalian (Chine) et Inchon (République de Corée). Des projets similaires sont en cours de réalisation dans les Caraïbes : les travaux de construction se sont poursuivis dans le port de Caucedo en République dominicaine, et il a été signalé que Port of America, situé près de Ponce (Porto Rico) recherchait un financement.

Des investissements ont été annoncés pour les ports européens. Dunkerque a fortement augmenté ses capacités de manutention de conteneurs en ajoutant deux môles pour conteneurs d'une profondeur de 16,5 m, un nouveau "dry port", des installations frigorifiques et quelque 30 hectares de terrain pour la zone industrielle. Des plans de 350 millions de dollars pour le port de conteneurs de Jade, proche de Bremerhaven, étaient en cours de réalisation; un financement privé serait assuré par des intérêts russes et baltes, ainsi que par Eurogate, opérateur mondial basé en Allemagne. La privatisation du terminal balte pour conteneurs de Gdynia (Pologne) a rapporté 42 millions de dollars en mai 2003 et un montant de 80 millions de dollars devrait être investi au cours des cinq premières années par ICTSI, qui a remporté l'adjudication, pour porter la capacité à 0,9 million d'EVP. En Europe méridionale, le développement portuaire de 819 millions de dollars de Punta Langosteira en Espagne a été encouragé de façon à en faire un port industriel et de refuge

pour vracs, destiné à revitaliser le coin nord-ouest du pays. Algeciras a commencé les travaux d'extension d'une valeur de 500 millions de dollars de Isla Verde Exterior, qui permettront d'ajouter 2,3 km de môles et 112 hectares de terre, et à annoncer la location de plans d'eau pour maintenir la compétitivité de ses activités de soutage. De l'autre côté du détroit, le gouvernement marocain a commencé les travaux de développement du port de Tanger, pour un montant de 264 millions de dollars; ces travaux s'étendront à des activités industrielles et logistiques.

D'autres mesures étaient également nécessaires pour maintenir la compétitivité. PSA (Singapour) a annoncé une diminution des salaires de 8 à 14 % pour les cadres supérieurs, de 4 à 7 % pour les cadres moyens et de moins de 4 % pour le personnel subalterne, afin de demeurer compétitif par comparaison avec les concurrents voisins à bas prix. En outre, un accord de coentreprise avec COSCO a été annoncé selon lequel deux môles spécialisés d'une capacité annuelle de 1 million d'EVP seraient mis en service à Singapour.

À Port Klang (Malaisie), les tarifs des services maritimes conjoints (pilotage et remorquage) ont été relevés de 42 %; cette mesure a rencontré l'opposition des agences maritimes qui ont suggéré de répartir l'augmentation sur plusieurs années. À Djakarta (Indonésie), il a été signalé que la Commission de contrôle des activités commerciales aurait annulé la clause qui accordait un quasi-monopole à HPH, l'opérateur des deux plus grands terminaux pour conteneurs de Tanjung Priok, à la suite d'une enquête de six mois qui a établi que cette entreprise contrôlait 75 % du marché. La Chambre de commerce s'est plainte des tarifs élevés de manutention, soit quelque 93 dollars pour 20 conteneurs, et de la médiocre qualité du service.

Ailleurs, les frais portuaires ont été réduits et les périodes de gratuité de l'entreposage ont été prolongées afin de promouvoir les ports turcs en tant que solution viable de remplacement et d'accueil des marchandises d'aide et commerciales à destination de l'Irak. L'Ukraine a mis fin à ses systèmes de tarifs maritimes à deux niveaux qui exerçaient une discrimination à l'encontre des navires d'immatriculation libre, lesquels payaient 70 % de plus que les autres. Au Brésil, les agences maritimes ont sollicité une décision de justice pour empêcher le gouvernement d'imposer une taxe à l'importation sur les conteneurs transbordés.

### C. CHANGEMENTS INSTITUTIONNELS

Pendant l'année, le rôle des opérateurs mondiaux de terminaux pour conteneurs a pris une importance nouvelle. On a signalé des investissements privés consacrés à 325 ports, dont environ 25 % de projets de privatisation. Les modalités de ces possibilités d'investissement ont varié d'une région à l'autre. En Europe du Nord, l'achat d'installations existantes a représenté jusqu'à 44 % des possibilités d'investissement, tandis qu'en Asie du Sud il s'agissait, à concurrence de 79 %, d'installations entièrement nouvelles, d'opérations de construction-exploitation-transfert (BOT) et de coentreprises.

En outre, la concentration a caractérisé les opérateurs de terminaux du fait que les cinq principaux opérateurs mondiaux (HPH, PSA, APM Terminals, P&O Ports et Eurogate) ont assuré 33,6 % du total des 160 millions d'EVP manutentionnées par l'ensemble des opérateurs en 2002. Les dix et les 20 premiers opérateurs ont été de 46,1 et 56,6 % respectivement. En juin 2003, P&O Ports et CMA CGM, un transporteur maritime français, ont mené à bien des négociations pour absorber 80 % d'Egis, le plus important opérateur français de terminaux. HPH et la filiale de COSCO assurant l'exploitation de terminaux se seraient unis pour soumissionner sur le terminal de Bayonne (New Jersey, États-Unis), qui est commodément situé à proximité des grandes agglomérations urbaines de New York et du New Jersey. Par ailleurs, un consortium de sept compagnies a pris le contrôle des deux principaux ports du Ghana – Tema et Takoradi – et s'est engagé à investir jusqu'à 200 millions de dollars dans la modernisation des installations actuelles.

La participation du secteur privé dans l'aménagement des ports s'est poursuivie en dépit d'une opposition sporadique. À Arica (Chili), l'opposition à une décision gouvernementale visant à concéder le port en tant qu'unité a déclenché des violences en août. La population locale était favorable à une division du port en deux ou plusieurs unités pour favoriser la concurrence, et c'était également l'opinion des petits exploitants du terminal. Vers la fin de 2003, le gouvernement nigérian a commencé à lancer des appels d'offres préliminaires en vue d'un processus de privatisation, ce qui serait, semble-t-il de nature à supprimer jusqu'au deux tiers des 12 000 travailleurs.

Les relations entre les opérateurs des terminaux du secteur privé et les autorités portuaires du secteur public n'ont pas toujours été faciles. Dans les ports de Paranagua et de Rio Grande (Brésil), les

autorités portuaires auraient cherché à accroître considérablement la capacité de manutention de conteneurs des mûles publics pour éviter que les opérateurs actuels de terminaux pour conteneurs du secteur privé ne s'adjugent des monopoles. Au Yémen, PSA a revendu au gouvernement sa part de 60 % du terminal pour conteneurs d'Aden. En Inde, deux exploitants mondiaux de conteneurs ont été empêchés de présenter des soumissions pour l'expansion du port pour porte-conteneurs de Jawaharlal Nehru. L'entreprise HPH basée à Hong Kong a été disqualifiée pour des raisons de sécurité interne, tandis que P&O Ports, qui exploite actuellement le terminal pour conteneurs du port, a été interdite sous prétexte qu'il n'était pas souhaitable qu'un monopole privé existât dans ce port. Toutefois, HPH a continué à investir ailleurs – à Panama, après avoir converti une taxe fixe en une taxe variable par conteneur, et, à Mexico, où cette entreprise a pris le contrôle de Lazaro Cardenas, un port de la côte Pacifique en août 2003. P&O Ports ont acheté des installations pour conteneurs à Mundra (Gujarat, Inde) au constructeur privé de port Adani pour 195 millions de dollars.

Dans certains pays, les autorités portuaires se sont affirmées, tandis que dans d'autres des mesures ont été prises pour augmenter l'efficacité et la compétitivité. Au Pérou, d'après la loi, c'est une autorité portuaire nationale qui contrôle l'ensemble des ports du pays. Au Brésil, des plans visant à transférer le contrôle du port le plus important, Santos, du pouvoir fédéral au gouvernement de l'État, ont été bloqués pendant la majeure partie de l'année. En Inde, on a poursuivi la mise au point d'une politique globale sur le régime foncier des 12 ports les plus importants. En Espagne, une loi sur le régime financier des ports a précisé la nature juridique des tarifs portuaires. En France, le problème ancien du statut des conducteurs de grues a été résolu vers le milieu de l'année 2003 : leurs contrats avec l'autorité portuaire ont été suspendus pendant que le personnel était en cours de transfert à l'opérateur du terminal, et ils ont été réactivés lorsque celui-ci s'est révélé incapable de conserver ce personnel sur ses listes. Un recueil de directives pratiques sur l'environnement, faisant suite à celui qui avait été publié en 1994, a été publié par l'Organisation européenne des ports de mer en septembre 2003.

Des autorités portuaires individuelles ont également été reconnues et ont pris des mesures pour demeurer compétitives. Une nouvelle autorité portuaire est entrée en fonction au Pusan (République de Corée) début 2004. Constantza (Roumanie) s'est vu délivrer le statut de port libre,

aux termes duquel les navires seront dispensés de contrôle douanier avant le début du déchargement; les taxes à l'importation des marchandises ne seront acquittées que lorsque les marchandises quitteront effectivement le périmètre du port pour pénétrer dans le pays. Anvers a menacé d'intenter une action en justice auprès des tribunaux internationaux si les négociations avec les Pays-Bas en vue du dragage de la Scheldt n'aboutissaient pas à temps. Les autorités portuaires d'Osaka et de Kobe (Japon) ont accepté de fusionner de sorte que les navires n'aient à remplir qu'un seul dossier d'entrée et qu'à payer une seule taxe d'entrée. Cette décision annonce l'instauration d'une super-plateforme selon laquelle les ports japonais dans leur ensemble constitueront quatre grandes entités, Tokyo et Yokohama, Nagoya, Kobe et Osaka, et Kitakyushu et Hakata.

Le problème de la politique nationale des ports a été mis en lumière par quatre demandes de développement portuaire présentées au Royaume-Uni. ABP, l'autorité portuaire régissant plus de 20 ports britanniques, avait proposé de mettre en place de nouvelles installations à Dibden Bay, près de Southampton, ce qui a suscité l'opposition des groupes écologistes et des personnes résidant à proximité, pendant l'année où l'enquête s'est poursuivie. P&O Ports a proposé que le développement du London Gateway Shell Haven sur l'estuaire de la Tamise et, enfin, HPH a proposé d'augmenter la capacité de Felixstowe et de mettre en place de nouvelles installations à Bathside Bay, à Harwich. Plus tard dans l'année, un rapport de la Commission des transports de la Chambre des communes a reconnu la nécessité d'augmenter les capacités portuaires du pays et a demandé que l'on adoptât une approche intégrée du problème au lieu de se fier uniquement aux tendances du marché. Toutefois, le gouvernement a rejeté les demandes d'adoption d'un plan national des ports, indiquant qu'il serait inacceptable de retarder les décisions envisagées actuellement sur les demandes formulées, ce qui a été accueilli favorablement par le secteur. Début 2004, le calendrier relatif aux décisions à prendre a été controversé lorsque HPH a demandé que des décisions simultanées soient prises; fin avril, la proposition relative à Dibden Bay a été rejetée pour des raisons en rapport avec la protection de l'environnement.

La directive controversée de la Commission européenne sur les services portuaires a été rejetée en novembre 2003 par le Parlement européen. Elle avait entraîné des grèves dans les ports de l'Union européenne pendant la plus grande partie de l'année,



notamment en raison de l'opposition des travailleurs à la manutention autonome. Par la suite, la Commission a commencé à considérer la législation sur la concurrence comme un moyen de réglementation des ports et, début 2004, à suggérer qu'un projet de directive conçu pour éliminer les obstacles à la liberté d'établissement des pourvoyeurs de services et au libre mouvement des services entre États membres pourrait résoudre le problème.

#### **D. MESURES DE SÉCURITÉ DANS LES PORTS**

Pendant l'année, de nombreux ports ont commencé à appliquer les mesures requises par le Code ISPS (Code international pour la sécurité des navires et des installations portuaires), devant entrer en vigueur en juillet 2004. Il s'agissait d'effectuer des contrôles de sécurité pour définir les mesures à prendre, ainsi que leur coût, et d'identifier les sources de financement. Par ailleurs, les grands ports mondiaux ont mis en œuvre des mesures prescrites par les initiatives des États-Unis en matière de sécurité. Des accords ont été mis au point à cet effet, tels que celui qui a été conclu, fin 2003, entre la Commission européenne et les États-Unis au sujet des procédures à appliquer en rapport avec l'initiative pour la sécurisation des conteneurs maritimes (CSI). Cet accord faisait suite à l'acceptation, par certains ports européens, de l'inspection par les douanes américaines, des conteneurs à destination des États-Unis. Cet accord visait à établir un équilibre entre les droits des exploitants des ports des deux côtés de l'Atlantique et d'éviter qu'un traitement différentiel appliqué dans les ports européens risque d'entraîner des disparités dans les échanges commerciaux à l'intérieur de l'Union européenne. Un groupe de travail a été créé pour mettre au point les différents éléments techniques de l'Accord. En outre, la Commission européenne a publié une proposition sécuritaire visant à renforcer la sécurité dans les ports, indépendamment de l'interface navire-port et englobant tout le domaine portuaire. La proposition visait à compléter les mesures actuelles de sécurité maritime et d'éviter la dispersion des efforts.

Les progrès des contrôles de sécurité et de la mise en œuvre des mesures spécifiques ont été inégaux dans les 1 500 ports pris en compte dans le monde entier. Un certain nombre de ports ont confié ces contrôles à des entreprises spécialisées dont les recommandations ont prévu l'acquisition d'un matériel spécial ainsi que la formation du personnel essentiel. Dans les ports du Royaume-Uni, les inspecteurs de sécurité du Département

des transports ont commencé à évaluer les risques, ainsi qu'il était prévu par le Code ISPS, mais il est apparu vers la fin de l'année qu'ils auraient du mal à respecter la date limite prévue pour les 60 ports prioritaires choisis. Quelques petits ports du pays, où font escale des croisières d'un jour, ont mis en doute la viabilité de mesures coûteuses telles que la mise en place d'enceintes recommandée par les experts. Les autorités d'importants ports mondiaux ont fait savoir qu'elles avaient toutes les raisons de penser que les mesures requises par le Code ISPS seraient en place à la date voulue. Rotterdam a signalé qu'il faudrait préparer des plans de sécurité pour un maximum de 134 terminaux, et a proposé de partager son expérience dans ce domaine avec les pays en développement. Singapour et Hong Kong, Chine ont indiqué que le contrôle des installations était en cours. En mars 2004, les autorités japonaises ont assuré que 110 ports respecteraient la date limite fixée en rapport avec le Code ISPS. D'autres pays ont accordé la priorité à des ports assurant un commerce international : seuls cinq des ports indonésiens ont pris des mesures pour respecter le Code ISPS. Dans certains pays, les tâches sécuritaires ont été considérées comme un domaine d'importance nationale. À Maurice, les engagements pris par les autorités et par les partenaires commerciaux à Port-Louis ont été appuyés par le Premier Ministre.

Le coût de mise en œuvre des mesures de sécurité portuaires pourrait être important. On a estimé que les exploitants de terminaux des États-Unis auraient à dépenser quelque 936 millions de dollars. Pour l'exercice financier 2003-2004, le port de Los Angeles a débloqué 17,7 millions de dollars en matière de sécurité, mais a reconnu que ce montant était loin de satisfaire aux initiatives sécuritaires fédérales requises. La gestion conjointe des ports de Copenhague et de Malmö a estimé le coût initial à 1 million de dollars et les dépenses annuelles à 0,4 million de dollars. L'achat de matériel a commencé : Puertos de Estado, l'Autorité portuaire espagnole, a publié un appel d'offres pour commander des scanners destinés à plusieurs ports, et le port de Valence a signalé la construction de nouvelles installations destinées à abriter le matériel nécessaire. Le trafic des conteneurs est l'un des domaines visés par les contrôles de sécurité et il occupe une place importante dans les recommandations, ce qui a été justifié en mars 2004 par l'attaque terroriste perpétrée dans le port d'Ashdod (Israël), qui a fait dix morts et 20 blessés : les terroristes auraient pénétré dans le port, pourtant sévèrement gardé, en se dissimulant dans un conteneur.

Des questions se sont posées au sujet du matériel recommandé pour la mise en œuvre des mesures de sécurité. On a signalé que les scanners à rayon gamma n'avaient pas une force de pénétration suffisante pour détecter les articles suspects dans un conteneur, tandis que les rayons X permettraient de détecter un fil métallique de 1 mm d'épaisseur et donneraient par conséquent de meilleurs résultats. D'autres questions ont été soulevées au sujet de l'utilisation d'un matériel fixe ou mobile dans la mesure où des inspections strictes exigeraient un environnement contrôlé. Il a été signalé que certains matériels présenteraient des avantages lors du passage par les douanes américaines – Les conteneurs équipés de joints métalliques et de capteurs destinés à déceler toute tentative d'effraction passeraient plus rapidement. En outre, un nouveau matériel a été mis en place dans les ports : en mars 2004, des détecteurs de rayonnements ont été installés dans le port de New York, précédant le déploiement d'unités analogues dans d'autres ports des États-Unis et dans les grands ports d'autres régions du Monde; Rotterdam a indiqué qu'un tel système de contrôle serait mis en place.

Le problème de la récupération des dépenses de sécurité s'est posé début 2004 dans plusieurs ports. HPH, le plus grand exploitant mondial de

conteneurs, a cherché à imposer une taxe de sécurité sur les conteneurs passant par Felixstowe (Royaume-Uni), en rapport avec les mesures de sécurité supplémentaires exigées par le Code ISPS. La surtaxe devait entrer en vigueur à partir de juillet 2004 et atteindre 9,20 dollars par conteneur de marchandises d'exportation et 17,50 dollars pour les conteneurs importés. Tant les propriétaires des marchandises que les transporteurs maritimes se sont opposés à cette surtaxe. À Rotterdam, l'Association néerlandaise des courtiers et agents maritimes a également manifesté l'opposition des transporteurs à cette surtaxe. Deux autorités portuaires malaisiennes, celles de Port Klang et de Tanjung Pelepas, ont déclaré qu'aucune taxe de sécurité ne serait imposée au trafic par conteneurs, mais quelques semaines plus tard, deux exploitants de terminaux, Northport et Westport, à Port Klang, ont commencé à imposer une taxe de 34 dollars par EVP comme "une taxe supplémentaire frappant les mouvements" aux conteneurs devant être passés au scanner en vertu de l'Initiative sur la sécurité des conteneurs. À Charleston (États-Unis), après l'échec des négociations entre l'autorité portuaire, les transporteurs et les exploitants de terminaux, l'autorité portuaire a déclaré qu'elle imposerait une surtaxe de 1 dollar par pied de longueur à chaque navire faisant escale dans ce port.

## Chapitre 6

# TRAFIC ET EFFICACITÉ DES SERVICES DE TRANSPORT

*Le présent chapitre contient des informations sur les faits nouveaux survenus dans le secteur des transports, de la facilitation du commerce et du transport multimodal, ainsi que sur l'état des principales conventions relatives aux transports maritimes*

### A. EFFICACITÉ DES TRANSPORTS ET FACILITATION DU COMMERCE

La 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. Elle avait pour objectif d'aider les gouvernements et les secteurs du commerce et des transports à étudier des solutions politiques et des mesures en rapport avec les faits nouveaux de façon à promouvoir le développement du transport multimodal et les services logistiques. Les nombreuses questions discutées par les experts ont été regroupées en six thèmes : services de transport et faits nouveaux; infrastructure et technologie; sécurité; facilitation; cadre juridique; structure des marchés et accès aux marchés.

Les experts ont noté qu'une réduction des coûts du transport serait de nature à conférer un élan important au processus de développement des pays en développement, et certains exemples ont été cités : dans un certain pays, chaque jour supplémentaire d'attente pour les navires dans les ports coûte 1 million de dollars aux expéditeurs; l'inefficacité des activités portuaires et douanières en Amérique latine coûterait 4 milliards de dollars. Dans ces conditions, l'introduction du transport multimodal et de services logistiques permettrait d'accroître la compétitivité des milieux commerciaux des pays en développement. Par exemple, la réduction des temps de transit représenterait des économies de milliards de dollars grâce à la diminution des taux d'intérêt. Cela permettrait également de déclencher un cercle vertueux en encourageant les échanges commerciaux, ce qui, par suite, serait de nature à promouvoir le développement du transport multimodal et les services logistiques.

Les experts ont également reconnu que la disponibilité des infrastructures de transport, des informations et des technologies de communication est une condition préalable au développement du transport multimodal et des services logistiques. Il est apparu que des politiques nationales à long terme en matière de développement de l'infrastructure et d'intégration de ces politiques dans les initiatives régionales seraient essentielles pour bénéficier des avantages du développement des échanges provoqué par la mondialisation. Par ailleurs, les experts ont passé en revue les effets des mesures de sécurité proposées dans le cadre de la Convention SOLAS (Code ISPS) et ceux découlant des initiatives américaines telles que la CSI (Initiative sur la sécurité des conteneurs) et CTPAT (Association douanière et commerciale contre le terrorisme), en rapport avec le transport multimodal et les exploitants de services logistiques.

En outre, les experts sont convenus que la mise en place d'un cadre juridique approprié est essentielle pour le transport multimodal et son développement. Il existe dans maints pays des lois et une réglementation qui sont dépassées et devraient être actualisées. Dans d'autres pays, il n'existe pas de cadre juridique spécial pour les opérateurs de transport multimodal. Certains pays ont recours à des solutions régionales ou sous-régionales pour surmonter ces obstacles, et différents dispositifs juridiques, par exemple en Amérique latine, ont commencé à apparaître, quoique assortis d'une certaine incertitude.

S'agissant de la structure des marchés et de l'accès aux marchés, les experts ont reconnu les difficultés des gouvernements, s'agissant d'établir un bon équilibre entre les intérêts des milieux commerciaux en ce qui concerne la fourniture et la disponibilité de services de transport multimodal

rentables et appropriés, et ceux des transporteurs locaux devant être aidés pour affronter la concurrence. La conclusion a toutefois été qu'il fallait laisser aux expéditeurs la liberté de choix. Il a été demandé à la communauté internationale qu'elle aide les pays à mettre en place des services compétitifs de transport multimodal grâce à l'échange de connaissances, à l'accroissement des capacités de gestion et au développement des techniques d'information et de communication.

Il a été reconnu que les améliorations opérationnelles réalisées dans le secteur privé devaient être associées à des améliorations correspondantes de l'administration publique et des organismes de réglementation. Les experts ont signalé que la concurrence devait être encouragée dans les services de transport afin de parvenir à une réduction des coûts et de promouvoir les activités des fournisseurs de services logistiques. À cet égard, l'accès aux marchés, qui doit être négocié par l'OMC dans le cadre de l'AGCS, a été considéré comme une question importante de nature à stimuler les fournisseurs de services de transport des pays en développement et leur conversion en fournisseurs de services logistiques.

Les recommandations formulées par la réunion ont invité la CNUCED à revoir et à analyser les faits nouveaux relatifs à l'efficacité des transports et à la facilitation des échanges commerciaux, y compris le transport multimodal et les services logistiques; à fournir des directives et une assistance aux pays en développement dans l'utilisation des techniques d'information et de communication en matière de services de transports internationaux, en particulier dans le cadre de ses programmes ASYCUDA (Système automatisé de données douanières) et ACIS (Système avancé d'informations sur les cargaisons); à étudier les incidences des initiatives de sécurité sur le commerce et les transports internationaux; à coopérer avec d'autres organisations internationales œuvrant pour développer les instruments juridiques internationaux concernant le transport et le commerce internationaux, et à poursuivre les activités d'analyse et d'assistance en faveur des pays en matière de facilitation des échanges, en particulier en ce qui concerne la mise en œuvre du Plan d'action d'Almaty.

Une Conférence ministérielle internationale des pays en développement sans littoral et de transit, des pays donateurs et des institutions internationales de financement et de développement, portant sur la coopération en matière de transit, a été réunie par les

Nations Unies pour étudier les problèmes particuliers qui se posent aux pays en développement sans littoral, y compris les questions liées à l'élaboration d'accords de transit, de façon à améliorer leurs liaisons avec leurs partenaires commerciaux. Cette conférence s'est tenue à Almaty (Kazakhstan) du 28 au 29 août 2003. Elle a passé en revue la situation actuelle en matière de systèmes de transport de transit, y compris l'Accord-cadre mondial de coopération en matière de transport de transit de 1995. Les besoins particuliers des pays en développement sans littoral ont également été examinés, ce qui a abouti à l'élaboration de politiques et d'un programme d'action, dit Programme d'action d'Almaty (A/CONF.202/3, Annexe I), qui a établi un nouveau cadre mondial d'action en vue d'élaborer des systèmes efficaces de transport de transit dans les pays en développement sans littoral et de transit, de façon que les intérêts de ces pays soient pris en compte. Ces systèmes auraient pour caractéristiques d'assurer l'accès maritime dans les deux sens de tous les moyens de transport conformément aux règles applicables du droit international, de réduire les coûts et d'améliorer les services de façon à augmenter la compétitivité des exportations de la région, à réduire les coûts des importations, à diminuer les retards et l'insécurité des routes commerciales, à mettre en place des réseaux nationaux appropriés, à diminuer les pertes, les dégâts et les détériorations en cours de route, à augmenter les possibilités d'exportation et, enfin, à améliorer la sécurité des transports routiers et la sécurité des personnes le long des corridors.

## **B. CADRE JURIDIQUE DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX**

### **1. L'utilisation des documents de transport dans le commerce international**

Les connaissements négociables ont traditionnellement joué un rôle clé dans le commerce international, dans la mesure où ils remplissent un certain nombre de fonctions facilitant les échanges dans un environnement international. Le connaissement négociable constitue un reçu faisant la preuve que des marchandises conformes au contrat ont été expédiées tel que convenu et se trouvent en possession matérielle du transporteur pour livraison au consignataire à destination. Le connaissement exprime également ou met en évidence les termes du contrat conclu avec le transporteur. L'élément le plus important est

toutefois qu'il joue le rôle d'un document-titre transférable, et c'est cet élément qui distingue ce document des lettres de mer non négociables. Ainsi, alors que les marchandises sont matériellement en possession d'un transporteur durant le transit, un vendeur peut transférer la propriété des biens à un acheteur, simplement en endossant le document-titre négociable.<sup>4</sup> Selon le même principe, le document peut être confié à une banque et donc être utilisé comme garantie pour obtenir un financement.

Toutefois, étant donné que le document doit être physiquement transféré au consignataire définitif, éventuellement par l'intermédiaire de toute une chaîne d'acheteurs et de banques, l'emploi de connaissements négociables peut soulever un certain nombre de problèmes. Ceux-ci comprennent les coûts administratifs élevés de délivrance, de traitement et de transfert des dossiers, et les coûts supplémentaires induits par le retard pris par le document à l'arrivée au port de débarquement, en particulier lorsque le voyage est rapide, par exemple une courte traversée maritime. Alors qu'en pratique un transporteur peut fréquemment accepter de remettre les marchandises contre une lettre d'indemnisation, cela risque de compromettre sérieusement la situation d'un vendeur ou d'une banque non payés et d'exposer le transporteur à une réclamation pour défaut de livraison.<sup>5</sup> La mise en service avec succès d'une solution électronique pour remplacer le connaissement négociable devrait permettre en principe d'éviter ces problèmes, du moins dans une grande mesure. En même temps, les efforts déployés en ce sens sont rendus plus difficiles par la nécessité a) d'assurer "la reproduction électronique" de l'unique document-titre et b) de conférer pleine équivalence juridique aux solutions électroniques.

Afin d'évaluer dans quelle mesure les connaissements négociables demeurent nécessaires

---

<sup>4</sup> Dans certains ressorts juridictionnels, le connaissement négociable est véritablement négociable en ce sens qu'il fournit au consignataire un titre de propriété sur les marchandises, libre de toute imperfection en matière de propriété. Dans d'autres ressorts juridictionnels comme le Royaume-Uni, les mêmes conséquences sont assurées par des dispositions légales, mais le document lui-même n'est pas considéré comme ayant la même valeur inhérente en matière de propriété.

<sup>5</sup> Lorsque la délivrance est effectuée contre une lettre d'indemnisation au mauvais consignataire, ou à un consignataire qui n'a pas payé le vendeur, le transporteur peut être exposé à une plainte pour défaut de livraison et ne sera pas toujours en mesure d'obtenir une indemnisation.

pour les échanges internationaux modernes et la mesure dans laquelle ils peuvent être remplacés par des documents non négociables et par des solutions électroniques, le secrétariat de la CNUCED a préparé un questionnaire qui a été largement diffusé dans le secteur maritime. Ce questionnaire porte essentiellement sur trois points : a) le rythme actuel et le mode d'utilisation des différents types de documents de transport et les facteurs présidant au choix du document; b) le degré d'utilisation des solutions électroniques ou la mesure dans laquelle leur utilisation est envisagée; c) les principaux obstacles et avantages associés à l'utilisation de solutions électroniques.

L'enquête confirme que des documents de transport négociables plutôt que non négociables sont toujours utilisés dans la majorité des transactions, bien que l'emploi de lettres de mer soit courant pour certains échanges et sur certains itinéraires. Il convient de noter que, bien que les préoccupations de sécurité et/ou les exigences en rapport avec les dispositions de financement semblent être un facteur d'importance dans le choix des documents de transport négociables par les partenaires commerciaux, dans de nombreux cas, ces documents sont également utilisés dans la pratique courante sans qu'il soit nécessaire d'avoir recours à un document-titre. En outre, les exigences juridiques ou réglementaires imposées par certains gouvernements nécessitent actuellement l'utilisation de documents de transport négociables même dans les cas où les partenaires commerciaux n'exigent pas un document-titre. Il existe de toute évidence des domaines où il conviendrait de revoir les pratiques commerciales utilisées et les exigences gouvernementales. En ce qui concerne la transition réussie vers un environnement électronique, les résultats de l'enquête confirment que les solutions électroniques ne sont pas encore généralisées. À cet égard, il convient de noter que l'un des principaux obstacles identifiés en réponse au questionnaire est le fait que le cadre juridique n'est pas suffisamment clair ou approprié.

Les résultats définitifs de l'enquête sont présentés, avec un examen général des problèmes qui se posent et de certains faits récents, dans un rapport intitulé "L'utilisation des documents de transport dans le commerce international" (UNCTAD/SDTE/TLB/2003/3).<sup>6</sup> Le tableau 44 donne une ventilation des réponses reçues.

---

<sup>6</sup> Voir la note de bas de page 4 ci-dessus.

TABLEAU 44

**Ventilation des réponses au questionnaire de la CNUCED sur les documents de transport utilisés dans le domaine du commerce international**

*(N.B. Les astérisques indiquent que les pourcentages portent sur la totalité des réponses (= 100%) reçues pour une question donnée)*

|  | <i>Pourcentage de réponses</i> |
|--|--------------------------------|
| <b>1. Quels documents de transport utilisez-vous/délivrez-vous/exigez-vous le plus souvent ?</b>   |                                |
| • Connaissance négociable .....  | 88 %                           |
| • Lettre de mer non négociable .....   | 51 %                           |
| • Document de transport multimodal/combiné .....   | 53 %                           |
| • Négociable .....   | 37 %                           |
| • Non négociable .....   | 27 %                           |
| • Autres .....   | 20 %                           |
| <b>2. Veuillez indiquer les raisons pour lesquelles vous pouvez utiliser/délivrer/exiger un document négociable (il est possible de donner plus d'une réponse).</b>  |                                |
| • Un document est requis à titre de garantie en vertu d'une lettre de change (ou pour d'autres exigences financières) .....  | 75 %                           |
| • Les marchandises concernées par le document doivent être vendues durant le transit .....   | 25 %                           |
| • Le document assure l'application des règles fixées par la législation obligatoire du transport .....   | 31 %                           |
| • Aucune raison particulière/pratique courante .....   | 20 %                           |
| • Ce document est requis/suggéré par le partenaire commercial .....  | 35 %                           |
| • Pour plus de sécurité .....  | 14 %                           |
| • Autres raisons .....   | 5 %                            |
| <b>3. * Si possible, veuillez fournir une estimation du pourcentage de documents de transport négociables qui sont en fait négociés avec au moins une autre partie (il est possible de donner plus d'une réponse)</b>                  |                                |
| • Néant .....  | 8 %                            |
| • 1% - 19% .....   | 27 %                           |
| • 20% - 49% .....  | 17 %                           |
| • 50% - 79% .....  | 16 %                           |
| • 80% - 99% .....  | 22 %                           |
| • 100% .....   | 10 %                           |
| <b>4. À votre avis, dans quelle mesure l'usage de connaissances négociables est encore exigé dans les échanges commerciaux internationaux modernes ?</b>   | N/D                            |
| <b>5. Veuillez indiquer à propos de quelles transactions (par exemple échanges commerciaux et/ou itinéraires) vous utilisez/délivrez/exigez régulièrement des documents de transport non négociables tels que des lettres de mer ?</b> | N/D                            |
| <b>6. Quels aspects de ces transactions font que l'utilisation de documents de transport non négociables est souhaitable ou avantageuse ?</b>  | N/D                            |

TABLEAU 44 (suite)

|            |   | <i>Pourcentage de réponses</i> |            |
|------------|---|--------------------------------|------------|
| <b>7.</b>  | Si vous n'utilisez pas/ne délivrez pas/n'exigez pas des documents de transport non négociables, veuillez indiquer pourquoi, éventuellement avec plusieurs réponses :                      |                                |            |
|            | ● Interdiction par la loi .....   |                                | 15 %       |
|            | ● Autres documents exigés par la loi .....  |                                | 15 %       |
|            | ● Les exigences gouvernementales sont contraires à leur utilisation .....   |                                | 17 %       |
|            | ● Les exigences des banques sont contraires à leur utilisation .....  |                                | 31 %       |
|            | ● Caractère non négociable du document .....  |                                | 14 %       |
|            | ● Garantie insuffisante .....   |                                | 28 %       |
|            | ● Manque d'intérêt/de connaissances .....   |                                | 9 %        |
|            | ● Sur d'autres aspects, ces documents ne conviennent pas ou ne sont pas avantageux .....  |                                | 4 %        |
| <b>8.</b>  | Actuellement :  | <i>Oui</i>                     | <i>Non</i> |
|            | a) Utilisez-vous des solutions électroniques pour remplacer les documents de transport traditionnels ? .....  | 22 %                           | 79%        |
|            | b) Envisagez-vous le recours à des solutions électroniques pour remplacer les documents de transport traditionnels, ou envisagez-vous ou prenez-vous d'autres mesures à cet égard ? ..... | 32 %                           | 68%        |
| <b>9.</b>  | Si votre réponse à la question 8 est non, veuillez indiquer si vous considérez que l'un ou plusieurs des points suivants constituent des obstacles :                                      |                                |            |
|            | ● L'infrastructure/le marché/les partenaires commerciaux ne sont pas encore prêts à utiliser des solutions électroniques .....  |                                | 51 %       |
|            | ● Le cadre juridique n'est pas suffisamment précis ou approprié .....   |                                | 44 %       |
|            | ● La technologie et/ou le passage à un environnement électronique sont trop coûteux .....   |                                | 12 %       |
|            | ● Les équivalents électroniques remplaçant les documents de transport ne sont pas suffisamment sûrs .....   |                                | 25 %       |
|            | ● Problèmes de confidentialité .....  |                                | 10 %       |
|            | ● Autres .....  |                                | 2 %        |
| <b>10.</b> | Utilisez-vous actuellement des moyens électroniques de communication dans vos relations commerciales ? Si c'est le cas, dans quelle mesure et à quelles fins ?                            |                                | N/D        |
| <b>11.</b> | À votre avis, quels seraient éventuellement les principaux avantages du remplacement des documents de transport traditionnels par des équivalents électroniques ?                         |                                |            |
|            | ● Vitesse .....   |                                | 84 %       |
|            | ● Coût .....  |                                | 68 %       |
|            | ● Compétitivité .....   |                                | 43 %       |
|            | ● Elimination des difficultés suscitées par l'arrivée tardive de documents .....  |                                | 56 %       |
|            | ● Autres .....  |                                | 6 %        |
| <b>12.</b> | * Estimez-vous que le passage à un environnement électronique est plus facile pour des documents de transport non négociables que pour des documents négociables ? .....                  | <i>Oui</i>                     | <i>Non</i> |
|            |   | 85 %                           | 15%        |

TABLEAU 44 (suite)

|            |  | <i>Pourcentage de réponses</i> |            |                    |
|------------|--|--------------------------------|------------|--------------------|
| <b>13.</b> | * Quelles sont les caractéristiques d'un document de transport négociable ? (d'après la législation de votre pays et/ou du droit s'appliquant en principe à la transaction)  |                                |            |                    |
|            | • Le document est établi "à l'ordre" .....   |                                | 18 %       |                    |
|            | • Le document est établi en faveur "d'un consignataire désigné ou à l'ordre" .....   |                                | 22 %       |                    |
|            | • Le document est établi "au porteur", ou bien aucune désignation ne figure dans la case "consignataire" .....   |                                | 7 %        |                    |
|            | • Le document contient une déclaration selon laquelle les marchandises ne seront livrées que sur remise du document .....  |                                | 13 %       |                    |
|            | • Le document n'est <u>pas</u> marqué "non négociable" ou "ne doit pas être négocié" .....   |                                | 10 %       |                    |
|            | • Le document <u>est</u> marqué "négociable" .....   |                                | 14 %       |                    |
|            | • Titre du document .....  |                                | 15 %       |                    |
|            | • Autres .....   |                                | 1 %        |                    |
| <b>14.</b> | * Quelles sont les conséquences de l'utilisation d'un document de transport négociable ? (selon la législation de votre pays et/ou en vertu du droit s'appliquant en principe à la transaction)  |                                |            |                    |
|            | • Le droit d'exiger la livraison des marchandises par le transporteur peut être transféré par endossement et/ou transfert du document .....  |                                | 22 %       |                    |
|            | • La propriété des biens peut être transférée par endossement et/ou transfert du document .....  |                                | 19 %       |                    |
|            | • Seul le détenteur légal du document a le droit d'exiger la livraison des marchandises par le transporteur. Le document fait foi. ....  |                                | 22 %       |                    |
|            | • Les marchandises peuvent être vendues durant le transit et un endossement et/ou un transfert du document en faveur d'une autre partie a le même effet que la livraison matérielle des biens .....  |                                | 16 %       |                    |
|            | • Le transporteur ne peut livrer les biens que sur remise du document ...  |                                | 20 %       |                    |
|            | • Autres .....   |                                | 1 %        |                    |
| <b>15.</b> | * Existe-t-il une différence évidente entre une lettre de mer et un connaissement "net"  | <i>Oui</i>                     | <i>Non</i> | <i>Ne sait pas</i> |
|            | a) En vertu de la législation de votre pays .....  | 51 %                           | 20%        | 29%                |
|            | b) En vertu du droit s'appliquant en principe à la transaction, s'il est différent ? .....   | 19 %                           | 19%        | 62%                |
| <b>16.</b> | * À votre avis, devrait-il y avoir une différence dans la valeur de preuve des déclarations concernant les marchandises (par exemple, poids, quantité, contenu du conteneur) entre un document non négociable et un document de transport négociable ? ..... | <i>Oui</i>                     | <i>Non</i> |                    |
|            |  | 7 %                            | 93%        |                    |

## 2. Sécurité des conteneurs : principales initiatives et faits nouveaux connexes sur le plan international

À la suite des événements du 11 septembre 2001, les considérations de sécurité ont été au premier plan des préoccupations internationales et toute une série de règlements unilatéraux et multilatéraux visant des mesures de sécurité et des initiatives législatives ont été élaborés ou sont envisagés. Étant donné que le commerce mondial dépend en grande partie des

transports maritimes, la plus grande partie des efforts en ce sens ont été orientés vers le renforcement de la sécurité du transport maritime et vers les défis particuliers liés au transport par conteneurs. Les différentes mesures qui ont été appliquées ou sont envisagées sur le plan international doivent être bien comprises et leurs effets potentiels sur le commerce et les transports doivent être bien évalués.

Dans ce contexte, le secrétariat de la CNUCED a récemment publié un rapport qui



constitue une première étape dans cette direction<sup>7</sup>. Ce rapport porte essentiellement sur les principales mesures relevant de la sécurité des transports maritimes par conteneur, à savoir celles prises par les États-Unis, y compris le C-TPAT (Association douanière des partenaires commerciaux contre le terrorisme), la CSI (Initiative de sécurité des conteneurs) et la Règle des 24 heures ou Manifeste des 24 heures.

Sont également pris en compte dans ce rapport les faits nouveaux survenus aux États-Unis<sup>8</sup> et ailleurs en matière législative, par exemple au Canada et dans l'Union européenne, et certains des faits nouveaux internationaux les plus importants enregistrés par l'OMI (Organisation maritime internationale), l'OIT (Organisation internationale du Travail), l'Organisation douanière mondiale (WCO) et l'OCDE (Organisation de coopération et de développement économiques).

En particulier, le rapport présente en détail les récents amendements apportés à la Convention (SOLAS) de 1974 sur la sécurité de la vie humaine en mer, y compris le nouveau Code ISPS (Code international sur la sécurité des navires et des installations portuaires).<sup>9</sup> Le nouveau régime de sécurité est entré en vigueur en juillet 2004 et son application en temps voulu est obligatoire pour tous les États membres parties à SOLAS, sans distinction de niveau de développement. En raison de l'importance fondamentale qu'il revêt pour tous ceux qui sont intéressés aux transports maritimes, les principales exigences du nouveau régime imposé aux gouvernements, aux armateurs et aux exploitants, ainsi qu'aux installations portuaires, sont présentées globalement et les coûts ainsi que les autres effets potentiels sont brièvement examinés.

Le rapport se conclut de la façon suivante :

"Il est évident qu'il sera nécessaire d'élaborer ou d'envisager toute une série de mesures unilatérales et multilatérales de sécurité, de règlements et d'initiatives législatives. Il sera de ce fait nécessaire de mettre en œuvre des exigences diverses et de grande portée

relatives à toutes les parties impliquées dans le transport maritime international. Bien que tous les intéressés soient d'accord sur la nécessité de renforcer la sécurité des transports maritimes, il est évident que les exigences de sécurité risquent d'avoir de sérieuses incidences. À cet égard, les préoccupations, notamment en ce qui concerne les pays en développement, peuvent classées en gros en quatre catégories :

- Les coûts et dépenses directs et indirects;
- Les retards et la perturbation des échanges légitimes;
- La difficulté d'application d'exigences diverses et détaillées, faute d'infrastructure technique, d'expertise et de savoir-faire;
- Les déséquilibres en matière de concurrence et la marginalisation résultant des points ci-dessus ..."

Le rapport poursuit de la façon suivante :

"On s'entend généralement pour dire qu'il est nécessaire de renforcer la sécurité des transports maritimes. Toutefois, on estime également d'une façon générale que les mesures doivent être uniformes sur le plan international<sup>10</sup> et qu'elles doivent être mises au point dans le cadre d'une coopération internationale, qu'elles doivent se fonder sur l'évaluation des risques, être proportionnelles et équilibrées et qu'elles devraient perturber le moins possible le commerce légitime.<sup>11</sup> Enfin, on s'accorde pour dire que les mesures de sécurité ne devraient pas servir de prétexte pour instaurer le protectionnisme et ériger d'inutiles barrières au commerce.<sup>12</sup> Bien que l'on déploie déjà certains efforts pour analyser les coûts de la sécurité et leurs incidences<sup>13</sup>, ainsi que les stratégies internationales

<sup>7</sup> *Container Security: Major Initiatives and Related International Developments* (UNCTAD/SDTE/TLB/2004/1), disponible sur le site Web de la CNUCED ([www.unctad.org](http://www.unctad.org)), [www.unctad.org/en/docs/sdtetlb20041.en.pdf](http://www.unctad.org/en/docs/sdtetlb20041.en.pdf).

<sup>8</sup> Par exemple la loi de 2002 sur la sécurité des transports maritimes et la loi de 2002 sur la sécurité de la santé publique et sur la prévention et la réaction en cas de bioterrorisme.

<sup>9</sup> Voir également O. Özcayir, *The ISPS Code*, *Journal of International Maritime Law* 9 [2003] 6, 578.

<sup>10</sup> Voir par exemple, à ce sujet, D. Stasinopoulos, *Maritime security: The need for a global agreement*, *Maritime Economics & Logistics*, 2003, 5, 311-320.

<sup>11</sup> Voir une résolution récente de l'Assemblée générale des Nations Unies: *Reconnaissant* que les pays prennent des mesures de sécurité appropriées et nécessaires, mais soulignant également l'importance de faire en sorte que ces mesures soient prises de façon à perturber le moins possible les pratiques commerciales courantes et les usages connexes (A/RES/58/197).

<sup>12</sup> Voir, par exemple, Questions écrites sur : OMC *Trade Policy Review: United States*, disponible dans le cadre de la documentation pertinente sur les discussions qui ont eu lieu les 14 et 16 janvier 2004 sur le site Web OMC ([www.wto.org](http://www.wto.org)).

<sup>13</sup> Voir par exemple le rapport de l'OCDE: *La sécurité dans les transports maritimes: Facteurs de risque et répercussions économiques*, juillet 2003 ([www.oecd.org](http://www.oecd.org)); étude commanditée par WCO, P. Dulbecco et B. Laporte, *Comment financer la sécurisation de la chaîne logistique internationale?*, avril 2003, [www.wcoomd.org](http://www.wcoomd.org).

pouvant être appliquées<sup>14</sup>, il reste encore beaucoup à faire dans ce domaine.

Étant donné que les mesures de sécurité dans le domaine des transports sont destinées à faire partie intégrante de l'environnement commercial international, il importe que des considérations telles que celles qui sont exprimées ci-dessus soient prises en compte lors de toutes les discussions sur ce sujet. Dans ce contexte, une attention particulière devra peut-être être vouée à la situation des pays en développement."

Le rapport complet est disponible sur le site Web de la CNUCED<sup>15</sup>.

### C. PRODUCTION ET LOCATION DE CONTENEURS

Au cours des trois dernières années, la production de conteneurs (voir le graphique 9) a connu une tendance ascendante allant de pair avec le développement de la flotte mondiale et, pour la première fois, la production mondiale a dépassé la barre des 2 millions d'EVP en 2003. Les conteneurs de fret standard ont constitué environ 90 % de la production mondiale, le reste étant constitué par des cellules non standard (voir le graphique 10), à savoir essentiellement les conteneurs frigorifiques intégraux dont la production a dépassé 120 000 EVP en 2003. Au cours de l'année, la production a légèrement augmenté pour les autres catégories de conteneurs non standard, tels que cellules et les réservoirs européens et nord-américains non-ISO et a diminué en ce qui concerne les cellules spéciales destinées au vrac sec.

La production de conteneurs s'est surtout concentrée en Chine comme par le passé, et ce pays a représenté un peu plus de 90 % de la production mondiale en 2003 (voir le graphique 11). Les usines existantes ont recommencé à fonctionner à plein et plusieurs nouvelles usines ont été créées pour répondre à l'augmentation de la demande. Des coûts de main-d'œuvre inférieurs, des matériaux bon marché, des matériaux et des intrants intermédiaires bon marché expliquent pourquoi la Chine domine ce marché. En 2003, l'appréciation de l'euro et la dépréciation du dollar américain, sur lequel le yuan est aligné, ont encore renforcé l'avantage concurrentiel de la Chine.

Les prix des conteneurs neufs ont décliné régulièrement depuis 2000, compte tenu de la production des régions à faibles coûts et des économies d'échelle réalisées par les grands établissements industriels. L'orientation à la hausse des prix en 2003 (voir le graphique 12) a été attribuée à l'augmentation du coût des matières premières en réponse aux exigences d'un marché en pleine expansion et à la réaction aux suggestions tendant à instaurer un taux de change plus souple entre le yuan et le dollar américain. Cette tendance anticipait également l'évolution future de la TVA sur les exportations chinoises, devant être introduite en 2004.

Une partie de la demande de conteneurs provient de loueurs qui fournissent le transporteur maritime et d'autres opérateurs dans le domaine des transports en conteneurs adéquats. Les tarifs de location moyens en 2003 (voir le graphique 13) ont augmenté pendant les deuxième et troisième trimestres, puis ont diminué pendant le quatrième trimestre pour se rapprocher des niveaux ayant prévalu au début de l'année. La tendance ascendante des prix des nouveaux conteneurs vers la fin de 2003 pourrait présager une augmentation du prix des locations en 2004.

### D. ÉVOLUTION DES TRANSPORTS TERRESTRES

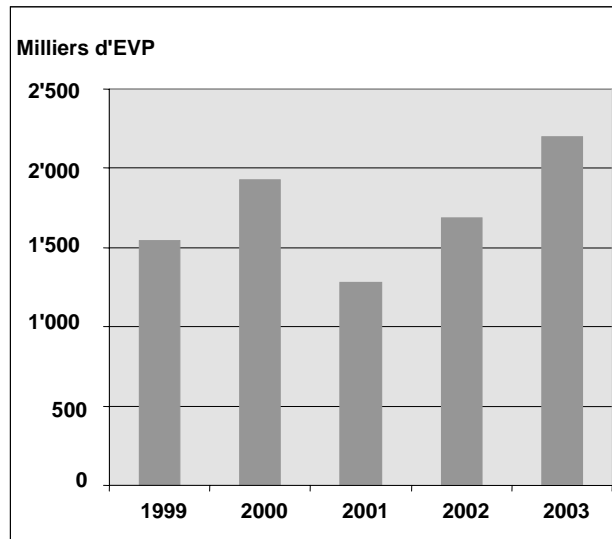
L'élargissement de l'Union européenne prévue en 2004 a relancé les transports terrestres durables. En juillet 2003, les ministres des transports de l'Union européenne ont réaffirmé le rang de priorité accordé à deux solutions permanentes visant le transport routier de fret – la promotion des transports maritimes à courte distance et la libéralisation des transports. Dans le premier cas, des mesures ont été prises dans plusieurs pays, par exemple une taxe sur le tonnage et des exemptions fiscales visant les équipages. Dans le second cas, il s'agissait de permettre au fret acheminé par rail sur le plan international de franchir les frontières des États membres dans les conditions prévues par le deuxième train de mesures sur la libéralisation des chemins de fer. Il s'agissait de faire fond sur un accord précédent concernant le fret international acheminé uniquement sur les principales routes franchissant les frontières. Les États membres de l'Union européenne sont convenus que les normes de performance des chemins de fer devraient être établies par le secteur et dans les termes utilisés pour reconnaître les licences et les conditions de travail des conducteurs au travers des frontières. Toutefois, début 2004, le Conseil des États membres et les représentants

<sup>14</sup> Par exemple, les douanes néerlandaises ont préparé un document pour discussion à l'intention de la WCO, *Supply Chain Security: Where Do We Want to Go?*

<sup>15</sup> Voir la note de bas de page 1 ci-dessus.

GRAPHIQUE 9

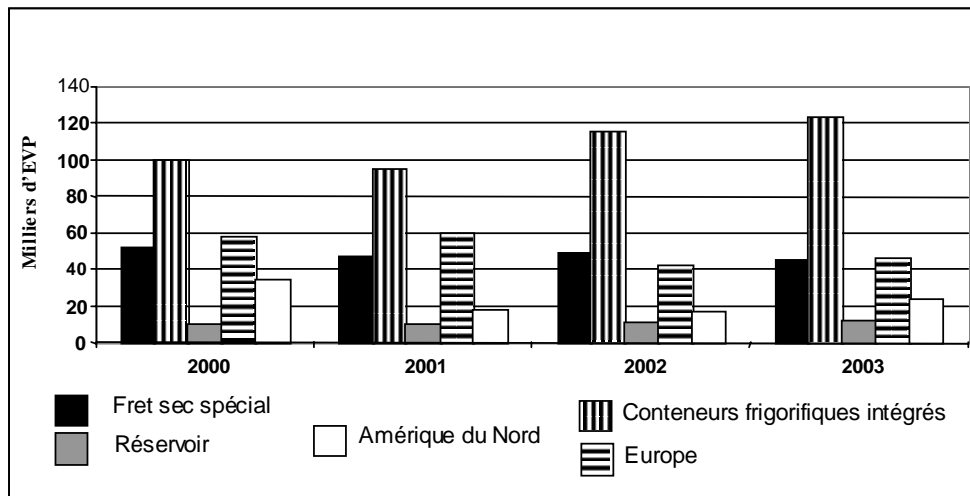
Production annuelle de conteneurs



Source : Containerisation International et World Cargo News, livraisons de 1999-2004.

GRAPHIQUE 10

Production de cellules non standard



Source : Containerisation International, livraisons de 2000-2004.

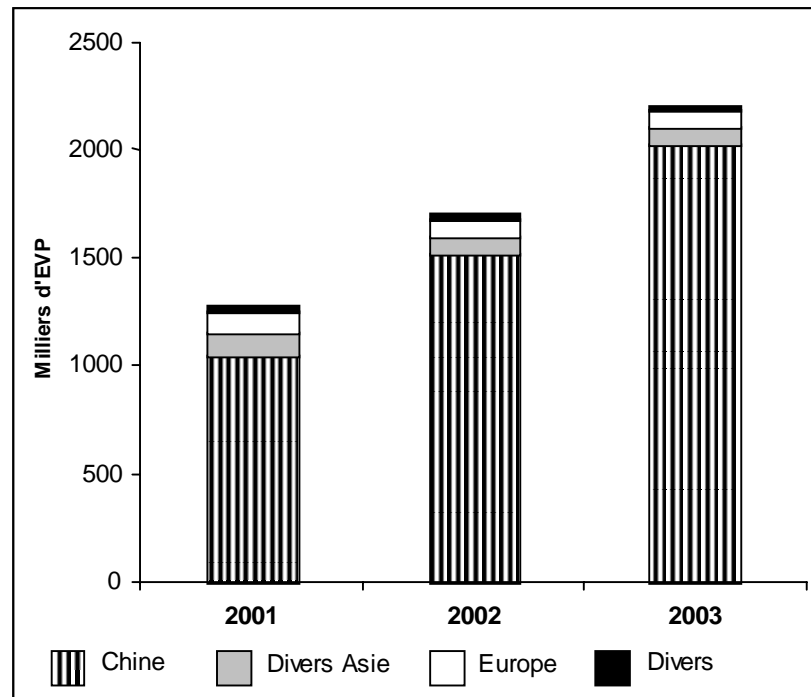
du parlement européen n'ont pu parvenir à un accord, au sein de la Commission de conciliation, et le deuxième train de mesures de libéralisation de chemins de fer a été de ce fait retardé.

Certains transporteurs ferroviaires ont pris des mesures pour commencer à fournir des services logistiques. Par exemple, DB (Allemagne), a acheté Schenker, gros expéditeur de fret, et la SNCF (France) a commencé à donner la priorité aux trains internationaux sur son réseau. Toutefois, différents expéditeurs ont critiqué la rigidité et le coût des services ferroviaires. Une enquête effectuée pendant le quatrième trimestre de l'année 2003 auprès de

1 500 importants gestionnaires logistiques de détaillants et d'industriels européens a fait apparaître que les entreprises pouvaient réaliser des progrès substantiels en choisissant des tiers fournisseurs de services logistiques. Dans la plupart des cas, le choix se fait à l'échelon national auprès de quelques entreprises connues dont les résultats sont censés être réactifs mais peu novateurs et possédant peu de capacités en matière de transports internationaux. Quoiqu'il en soit, quelques grands expéditeurs de fret et fournisseurs de services logistiques continuent de prospérer. La société suisse Kuehne & Nagel a indiqué avoir fait d'excellentes affaires en 2002, année au cours de laquelle elle a déplacé

GRAPHIQUE 11

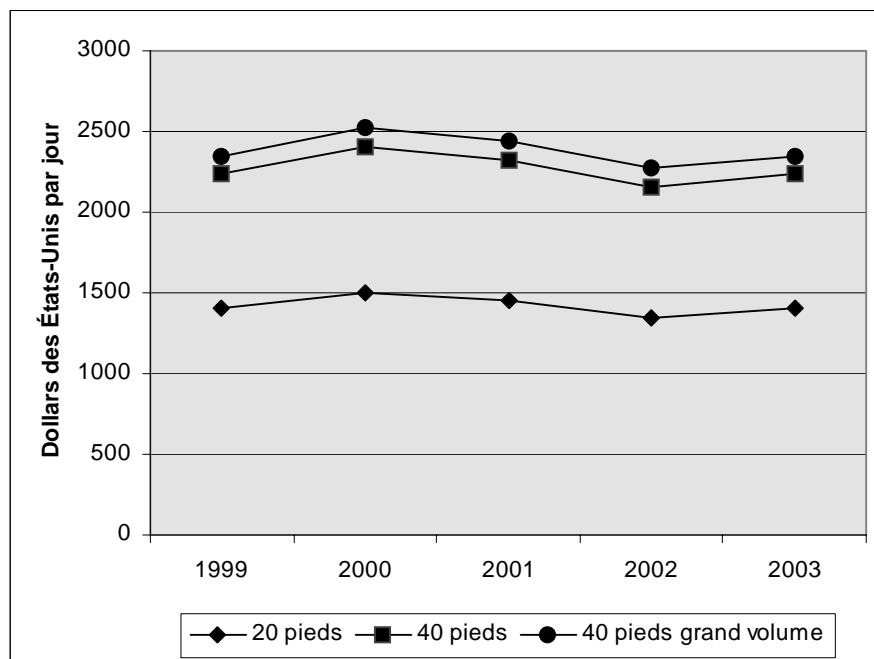
## Production de nouvelles cellules par région



Source : Containerisation Internationale, livraisons de 2001-2004.

GRAPHIQUE 12

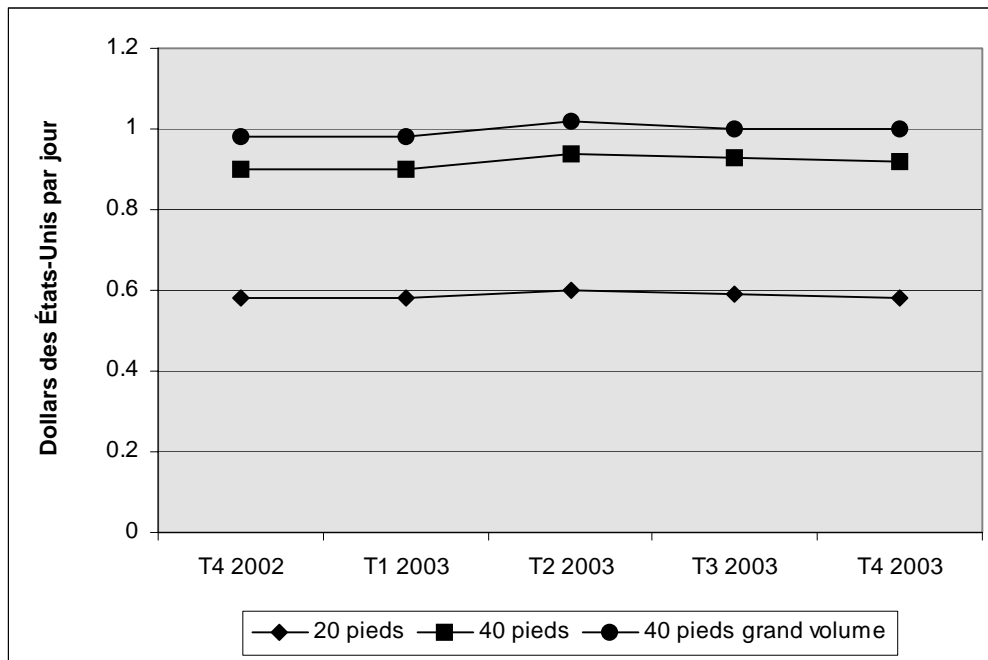
## Prix moyen des conteneurs neufs



Source : Containerisation Internationale, livraisons de 1999 et 2004.

GRAPHIQUE 13

## Moyenne des tarifs de location trimestriels en 2003



Source : *Containerisation International*, livraisons de 2002-2003.

1 million d'EVP. Cette société et la société Exel, basées au Royaume-Uni, sont des leaders mondiaux, dont les recettes dépassent 6 milliards de dollars chacune.

Les difficultés inhérentes à la diminution de la part des transports routiers parmi les pays membres de l'Union européenne sont illustrées par les événements qui se sont produits en Allemagne et au Royaume-Uni. Des efforts faisant l'objet d'une large publicité et visant à mettre en service un système informatisé de péage pour les camions empruntant les autoroutes allemandes (taxe LKW Maut) ont été retardés en raison des problèmes techniques auxquels le concessionnaire a dû faire face. Le problème sensible Lorry Miles n'a pas permis de diminuer notablement les embouteillages sur les autoroutes anglaises. En fait, on s'est aperçu que de nouveaux investissements routiers étaient nécessaires lorsque le gouvernement britannique a annoncé le déblocage de 11 milliards de dollars pour l'expansion du réseau des autoroutes et des voies réservées au camionnage.

Les investissements routiers constituent également une priorité de la loi de 2003 sur des moyens de transport sûrs, responsables, flexibles et efficaces (SAFETEA) proposée par le Secrétaire

américain aux transports. Selon ce projet de loi, les États sont tenus de dépenser 2 % des fonds fédéraux pour des liaisons intermodales, lesquelles seraient financées à concurrence de 90 % par des fonds fédéraux. En outre, cette législation encourage le partenariat avec le secteur privé.

## E. ÉTAT DES CONVENTIONS

Un certain nombre de conventions internationales concernent les activités techniques et commerciales de transport maritime. L'encadré 3 donne l'état des ratifications des conventions internationales maritimes adoptées sous les auspices de la CNUCED en septembre 2004. Des informations complètes et actualisées sur ces conventions ainsi que sur d'autres conventions pertinentes sont disponibles sur le site Web de l'ONU ([www.un.org/law](http://www.un.org/law)). Ce site établit également des liens avec, entre autres, les sites Web des organisations ci-après, qui donnent des renseignements sur les conventions adoptées sous les auspices de chacune d'elles : l'Organisation maritime internationale (OMI) ([www.imo.org/home.html](http://www.imo.org/home.html)), l'Organisation internationale du Travail ([www.ilo.org](http://www.ilo.org)) et la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international ([www.uncitral.org](http://www.uncitral.org)).

| ENCADRE 3   |   |   |
|---|---|---|
| <b>États contractants parties à quelques conventions relatives aux transports maritimes, au 30 septembre 2004</b> |   |   |
| <i>Titre de la convention</i>   | <i>Date d'entrée en vigueur ou conditions d'entrée en vigueur</i>   | <i>États parties</i>  |
| <b>Convention des Nations Unies relative à un Code de conduite des conférences maritimes, 1974</b>                | Entrée en vigueur le 6 octobre 1983   | Algérie, Bangladesh, Barbade, Belgique, Bénin, Bulgarie, Burkina Faso, Cameroun, Cap-Vert, République centrafricaine, Chili, Chine, Congo, Costa Rica, Côte d'Ivoire, Cuba, République tchèque, République démocratique du Congo, Danemark, Égypte, Éthiopie, Finlande, France, Gabon, Gambie, Allemagne, Ghana, Guatemala, Guinée, Guyana, Honduras, Inde, Indonésie, Irak, Italie, Jamaïque, Jordanie, Kenya, Koweït, Liban, Madagascar, Malaisie, Mali, Mauritanie, Maurice, Mexique, Maroc, Mozambique, Pays-Bas, Niger, Nigéria, Norvège, Pakistan, Pérou, Philippines, Portugal, Qatar, République de Corée, Roumanie, Fédération de Russie, Arabie saoudite, Sénégal, Serbie et Monténégro, Sierra Leone, Slovaquie, Somalie, Espagne, Sri Lanka, Soudan, Suède, Togo, Trinité-et-Tobago, Tunisie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord, République-Unie de Tanzanie, Uruguay, Venezuela, Zambie <b>(78)</b> |
| <b>Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, 1978 (Règles de Hambourg)</b>           | Entrée en vigueur le 1 <sup>er</sup> novembre 1992  | Autriche, Barbade, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Chili, République tchèque, Égypte, Gambie, Géorgie, Guinée, Hongrie, Jordanie, Kenya, Liban, Lesotho, Malawi, Maroc, Nigéria, Roumanie, Sénégal, Sierra Leone, République arabe syrienne, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Tunisie, Ouganda, République-Unie de Tanzanie, Zambie <b>(29)</b>  |
| <b>Convention internationale sur les privilèges et hypothèques maritimes, 1993</b>                                | Entrée en vigueur le 5 septembre 2004   | Équateur, Estonie, Monaco, Nigéria, Fédération de Russie, Espagne, Saint-Vincent-et-les Grenadines, République arabe syrienne, Tunisie, Ukraine, Vanuatu <b>(11)</b>  |
| <b>Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises, 1980</b>               | Pas encore entrée en vigueur – 30 parties contractantes exigées   | Burundi, Chili, Géorgie, Liban, Malawi, Mexique, Maroc, Rwanda, Sénégal, Zambie <b>(10)</b>   |
| <b>Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires, 1986</b>                        | Pas encore entrée en vigueur – 40 parties contractantes exigées, représentant au moins 25 % du tonnage mondial conformément à l'annexe III de la Convention | Bulgarie, Côte d'Ivoire, Égypte, Géorgie, Ghana, Haïti, Hongrie, Irak, Jamahiriya arabe libyenne, Mexique, Oman, République arabe syrienne <b>(12)</b>  |
| <b>Convention internationale sur la saisie conservatoire des navires, 1999</b>                                    | Pas encore entrée en vigueur – 10 parties contractantes exigées   | Albanie, Algérie, Bulgarie, Estonie, Lettonie, Espagne, République arabe syrienne <b>(7)</b>  |

Source : Pour l'état officiel des ratifications des conventions, voir [www.un.org/law/](http://www.un.org/law/).

## Chapitre 7

### EXAMEN DE L'EVOLUTION AU NIVEAU REGIONAL : ASIE

*Ce chapitre est consacré aux faits nouveaux survenus en Asie<sup>16</sup>. Il comprend quatre sections : 1) le contexte économique; 2) le commerce maritime et la demande de services de ligne; 3) l'offre de services commerciaux maritimes; 4) l'examen de la situation de certains pays, à savoir la Chine, les pays moins développés du Sud-Est asiatique et les pays sans littoral d'Asie centrale*

#### A. CONTEXTE ÉCONOMIQUE

##### *Croissance économique*

La plupart des pays d'Asie ont continué à signaler des taux élevés de croissance positive en 2003. Les 20 pays en développement (tableau 45) ont connu une croissance moyenne qui est passée de 4,6 % en 2002 à 5,2 % en 2003. Douze des 20 pays ont enregistré en 2003 une croissance supérieure à 2002. Les taux de croissance les plus élevés ont été signalés par le Kazakhstan (9,5 %), puis par la Chine (9,1), l'Inde (7,4), les Émirats arabes unis (7,0), la Thaïlande (6,7) et l'Arabie saoudite (6,4). L'évolution positive la plus remarquable de 2002 à 2003 a été enregistrée par l'Arabie saoudite (augmentation de 5,4 points de pourcentage), suivie par les Émirats arabes unis (+5,2), l'Inde (+2,8), le Pakistan (+ 2,6) et le Liban (+2,0).

##### *Croissance des échanges commerciaux*

En 2003, la croissance des échanges commerciaux a été positive pour la grande majorité des 40 pays d'Asie figurant dans le tableau 46. Quatre pays seulement (Irak, Myanmar, République arabe syrienne et Bhoutan) ont signalé une croissance négative des exportations, et un seul pays (Irak) une croissance négative des importations. À l'opposé, en 2001, la majorité des pays d'Asie ont signalé des taux de croissance positifs des échanges commerciaux. Le taux de croissance moyen des exportations des 40 pays est passé de 5,2 % en 2002 à 14,8 % en 2003, et le taux de croissance moyen des importations est passé de 5,6 % à 14,8 %. Sur les 40 systèmes économiques mentionnés dans le

tableau, 32 ont connu une plus forte croissance des exportations en 2003 qu'en 2002.

En 2003, le taux de croissance des exportations le plus élevé a été enregistré à Koweït (+40 %), au Liban (+39 %), en Chine (+35 %), au Kazakhstan (+33 %) 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 %).

##### *Direction des échanges commerciaux*

En moyenne, un peu plus de la moitié des exportations des 42 pays d'Asie figurant dans le tableau 47 sont destinées à d'autres pays d'Asie, au titre du commerce intrarégional. Pour 29 pays, l'Asie est la destination la plus importante, suivie par l'Europe, qui est la destination la plus importante pour neuf pays, et par l'Amérique, qui est la principale destination de quatre pays. Oman (88,5 %), Qatar (88) et Yémen (93,3) sont les pays d'Asie qui dépendent le plus des exportations à destination de ce continent. L'Azerbaïdjan (79,7 %), le Turkménistan (70,6) et la Turquie (70,7) sont les pays qui dépendent le plus des exportations à destination de l'Europe, et le Cambodge (61,6 %), l'Iraq (58,8) et les Maldives (45,4) sont les pays qui exportent le plus vers l'Amérique.

Entre 1990 et 2003, en moyenne, la part des exportations intrarégionales et des exportations vers l'Amérique a légèrement augmenté, la part des exportations à destination de l'Afrique et de l'Europe a diminué, et la part des exportations à destination de l'Océanie est demeurée pratiquement

<sup>16</sup> L'"Asie" comprend tous les pays groupés sous les Codes 7 et 10 de l'annexe I, ainsi que l'Arménie, l'Azerbaïdjan, le Kazakhstan, le Kirghizistan, le Tadjikistan, le Turkménistan, la Turquie et l'Ouzbékistan (Code 6) et Israël (Code 5).

inchangée. Certains pays, toutefois, ont connu une évolution beaucoup plus marquée de la structure de leurs exportations. Par exemple, en 1990, la Jordanie a exporté 83,4 % à destination de l'Asie et 0,7 % seulement à destination de l'Amérique; en 2003, les exportations à destination de l'Asie ont diminué de 63 % et la part des exportations destinées à l'Amérique a augmenté de près de 30 fois pour atteindre 22,7 %. Pendant la même période, la part des exportations chinoises à destination de l'Amérique a plus que doublé pour

atteindre 25,1 %, tandis que la part des exportations à destination de l'Asie a diminué pour s'établir à 50,8 %. De même, la part des exportations cambodgiennes à destination de l'Amérique a été multipliée par 80, tandis que la part des exportations de ce pays vers l'Asie a diminué de 90 %. En revanche, l'Inde a augmenté sa part des exportations intra-asiennes de 40 %, tandis que sa part des exportations à destination de l'Europe a presque diminué de moitié, passant de 49,5 % à 26,6 %.

TABLEAU 45

**Taux de croissance de la production des pays d'Asie**  
(évolution en pourcentage)

|                             | 1998       | 1999       | 2000       | 2001       | 2002       | 2003       |
|-----------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Arabie saoudite             | 2,8        | -0,7       | 4,9        | 1,3        | 1,0        | 6,4        |
| Chine                       | 7,8        | 7,1        | 8,0        | 7,5        | 8,0        | 9,1        |
| Émirats arabes unis         | 1,4        | 4,4        | 12,3       | 3,5        | 1,8        | 7,0        |
| Hong Kong, Chine            | -5,0       | 3,4        | 10,2       | 0,5        | 2,3        | 3,3        |
| Inde                        | 6,0        | 7,1        | 4,0        | 5,5        | 4,6        | 7,4        |
| Indonésie                   | -13,1      | 0,8        | 4,9        | 3,4        | 3,7        | 4,1        |
| Jordanie                    | 3,0        | 3,0        | 4,2        | 4,3        | 4,9        | 3,2        |
| Kazakhstan                  | -1,9       | 2,7        | 9,8        | 13,5       | 9,8        | 9,5        |
| Liban                       | 3,0        | 1,0        | 0,0        | 1,3        | 1,0        | 3,0        |
| Malaisie                    | -7,4       | 6,1        | 8,5        | 0,3        | 4,1        | 5,2        |
| Pakistan                    | 2,5        | 3,7        | 4,3        | 2,5        | 2,9        | 5,5        |
| Philippines                 | -0,6       | 3,4        | 4,0        | 3,4        | 4,4        | 4,5        |
| Province chinoise de Taiwan | 4,6        | 5,4        | 5,9        | -2,2       | 3,6        | 3,2        |
| République de Corée         | -6,7       | 10,9       | 9,3        | 3,1        | 6,4        | 3,1        |
| République islamique d'Iran | 2,0        | 2,5        | 5,9        | 4,8        | 6,7        | 5,9        |
| Singapour                   | -0,9       | 6,4        | 9,4        | -2,4       | 2,3        | 1,1        |
| Thaïlande                   | -10,5      | 4,4        | 4,6        | 1,8        | 5,4        | 6,7        |
| Turquie                     | 3,1        | -4,7       | 7,4        | -7,5       | 7,9        | 5,8        |
| Viet Nam                    | 5,8        | 4,8        | 6,8        | 6,9        | 7,0        | 6,0        |
| Yémen                       | 6,5        | 2,7        | 6,5        | 4,7        | 3,6        | 3,8        |
| <b>Moyenne arithmétique</b> | <b>0,1</b> | <b>3,7</b> | <b>6,5</b> | <b>2,8</b> | <b>4,6</b> | <b>5,2</b> |

Source : CNUCED.

Note : Les moyennes arithmétiques ne sont pas pondérées.

En ce qui concerne les importations (tableau 48), la structure des échanges commerciaux est analogue à celle des exportations asiennes. Pour la majorité des pays, la part des importations intrarégionales a augmenté depuis 1990 pour atteindre une moyenne de 57,1 % en 2003. Le Cambodge (92,8 %), la République démocratique populaire lao (92,2) et Myanmar (95,1) sont les pays qui ont le plus dépendu d'autres pays d'Asie pour

leurs importations. La République de Corée (17,5 %), Koweït (16,8) et les Philippines (20,1) sont les pays qui ont le plus importé depuis l'Amérique; le Kazakhstan (66,6 %), le Liban (61,9) et la Turquie (69,3) sont les pays qui ont le plus importé en provenance de l'Europe. L'Indonésie, l'Irak et le Koweït sont les pays qui ont le plus importé d'Océanie; Sri Lanka, la Turquie et le Yémen ont surtout importé depuis l'Afrique.



TABLEAU 46

**Taux de croissance du commerce de marchandises des pays d'Asie**  
(en dollars des États-Unis et en pourcentages)

| Croissance annuelle du commerce de marchandises | Exportations |            |             | Moyenne arithmétique | Importations |            |             | Moyenne arithmétique |
|---|--------------|------------|-------------|----------------------|--------------|------------|-------------|----------------------|
|   | 2001         | 2002       | 2003        | 1995-2003            | 2001         | 2002       | 2003        | 1995-2003            |
| Afghanistan                                     | -48,6        | -5,3       | 16,7        | -2,5                 | 0,0          | 72,7       | 4,7         | 14,2                 |
| Arabie saoudite                                 | -5,4         | -2,0       | 23,0        | 11,3                 | 3,3          | 3,5        | 5,5         | 4,5                  |
| Azerbaïdjan                                     | 32,6         | -6,3       | 19,6        | 20,5                 | 22,1         | 16,4       | 57,6        | 16,2                 |
| Bahreïn   | -10,0        | -3,7       | 17,7        | 8,4                  | -7,1         | 15,8       | 2,3         | 4,1                  |
| Bangladesh                                      | -4,9         | -0,1       | 12,2        | 10,2                 | -0,1         | -5,2       | 22,1        | 9,3                  |
| Bhoutan   | 2,9          | 13,2       | -3,3        | 8,0                  | -5,9         | 0,0        | 7,3         | 10,0                 |
| Cambodge  | 15,4         | 11,3       | 12,5        | 17,2                 | 2,2          | 5,8        | 11,9        | 11,1                 |
| Chine   | 6,8          | 22,4       | 34,6        | 16,0                 | 8,2          | 21,2       | 39,9        | 16,0                 |
| Corée, République de                            | -12,7        | 8,0        | 19,6        | 8,8                  | -12,1        | 7,8        | 17,5        | 8,8                  |
| Émirats arabes unis                             | -2,1         | 1,7        | 17,1        | 9,6                  | 12,6         | 4,1        | 9,9         | 6,3                  |
| Hong Kong, Chine                                | -5,7         | 5,7        | 11,0        | 4,7                  | -5,6         | 3,0        | 11,8        | 4,3                  |
| Inde  | 2,3          | 13,8       | 11,0        | 9,4                  | -2,2         | 12,2       | 23,4        | 11,5                 |
| Indonésie                                       | -9,1         | 1,3        | 6,1         | 5,3                  | -7,5         | 0,9        | 3,5         | 2,2                  |
| Irak  | -22,8        | -16,1      | -15,0       | n.d.                 | -1,4         | -27,2      | -17,7       | n.d.                 |
| Iran, République islamique d'                   | -16,3        | 18,8       | 18,4        | 9,5                  | 25,5         | 23,7       | 24,3        | 9,0                  |
| Jordanie  | 20,7         | 20,8       | 8,3         | 9,0                  | 5,4          | 3,6        | 11,1        | 6,1                  |
| Kazakhstan                                      | -5,4         | 12,3       | 32,9        | 19,5                 | 27,9         | 2,1        | 26,5        | 11,0                 |
| Kirghizistan                                    | -5,6         | 2,1        | 19,8        | 7,1                  | -15,7        | 25,7       | 22,1        | 13,9                 |
| Koweït  | -16,6        | -5,1       | 40,2        | 10,9                 | 9,9          | 14,4       | 24,0        | 6,4                  |
| Liban   | 21,7         | 20,2       | 39,4        | 17,1                 | 17,1         | -11,6      | 9,1         | 2,5                  |
| Malaisie  | -10,4        | 6,0        | 8,0         | 6,7                  | -9,9         | 8,1        | 1,5         | 4,8                  |
| Maldives  | 0,0          | 18,4       | 25,6        | 11,2                 | 1,0          | -0,3       | 17,3        | 8,8                  |
| Mongolie  | -3,9         | 0,4        | 14,7        | 5,6                  | 2,4          | 9,7        | 13,9        | 14,3                 |
| Myanmar   | 44,7         | 27,9       | -8,0        | 16,7                 | 19,8         | -18,4      | 7,1         | 14,7                 |
| Népal   | -8,3         | -22,9      | 14,4        | 8,1                  | -6,4         | -3,7       | 21,9        | 5,7                  |
| Oman  | 1,7          | 1,8        | 6,6         | 10,9                 | 15,0         | 3,6        | 1,7         | 5,5                  |
| Ouzbékistan                                     | -3,7         | -14,8      | 10,8        | 2,7                  | 6,0          | -18,9      | 5,1         | 2,5                  |
| Pakistan  | 2,3          | 7,3        | 20,1        | 5,7                  | -6,2         | 10,2       | 16,0        | 5,2                  |
| Philippines                                     | -17,9        | 11,7       | 1,5         | 13,0                 | -5,7         | 6,5        | 5,7         | 7,1                  |
| Province chinoise de Taiwan                     | -16,9        | 7,3        | 11,5        | 6,1                  | -23,3        | 4,9        | 13,1        | 5,5                  |
| Qatar   | -6,2         | 1,0        | 12,8        | 18,1                 | 15,6         | 7,8        | 29,9        | 15,1                 |
| République arabe syrienne                       | 13,2         | 18,7       | -4,0        | 9,2                  | 6,2          | 5,6        | 13,0        | -0,6                 |
| Rép. Démocratique populaire lao                 | 0,3          | -10,0      | 24,5        | 2,9                  | -1,3         | -18,4      | 17,9        | -0,3                 |
| Singapour                                       | -11,6        | 2,8        | 15,1        | 5,2                  | -13,8        | 0,4        | 9,8         | 3,5                  |
| Sri Lanka                                       | -11,3        | -2,4       | 7,7         | 5,6                  | -16,8        | 2,2        | 5,7         | 3,9                  |
| Tadjikistan                                     | -17,2        | 13,5       | 8,1         | 7,4                  | 1,9          | 4,8        | 22,2        | 6,9                  |
| Thaïlande                                       | -5,7         | 5,6        | 16,7        | 7,0                  | 0,2          | 4,2        | 17,0        | 5,4                  |
| Turkménistan                                    | 7,7          | 5,6        | 19,4        | 15,6                 | 26,0         | -5,8       | 18,7        | 8,1                  |
| Viet Nam  | 4,5          | 9,5        | 18,9        | 19,7                 | 2,3          | 18,8       | 26,4        | 18,1                 |
| Yémen   | -21,2        | 7,5        | 26,0        | 26,9                 | -0,6         | 12,8       | 11,0        | 4,7                  |
| Moyenne arithmétique de 40 systèmes économiques | <b>-3,1</b>  | <b>5,2</b> | <b>14,8</b> | <b>10,4</b>          | <b>2,2</b>   | <b>5,6</b> | <b>14,8</b> | <b>7,9</b>           |

Source : CNUCED, selon des données fournies par la base de données de l'OMC.

Note : Les moyennes arithmétiques ne sont pas pondérées.

TABLEAU 47

**Direction des échanges, exportations de marchandises**  
(part des exportations en pourcentage)

| Région de destination : | Afrique     |             |             | Amérique    |             |             | Asie        |             |             | Europe      |             |             | Océanie    |            |            |
|-------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------|------------|------------|
| Pays d'origine :        | 1990        | 2002        | 2003        | 1990        | 2002        | 2003        | 1990        | 2002        | 2003        | 1990        | 2002        | 2003        | 1990       | 2002       | 2003       |
| Afghanistan             | 0,3         | 4,6         | 2,8         | 4,5         | 8,5         | 28,7        | 21,1        | 62,1        | 37,5        | <b>73,9</b> | 24,6        | 30,9        | 0,3        | 0,3        | 0,1        |
| Arabie saoudite         | 4,0         | 5,2         | 5,0         | 28,3        | 21,0        | 23,0        | 47,6        | 56,6        | 55,0        | 19,2        | 16,0        | 16,1        | 1,0        | 1,2        | 0,9        |
| Arménie                 | ..          | 0,0         | 0,0         | ..          | 9,3         | 7,4         | ..          | 38,2        | 29,2        | ..          | 52,3        | 63,4        | ..         | 0,1        | 0,0        |
| Azerbaïdjan             | ..          | 0,2         | 0,3         | ..          | 2,9         | 0,9         | ..          | 19,4        | 19,1        | ..          | <b>77,5</b> | <b>79,7</b> | ..         | 0,0        | 0,0        |
| Bahréïn                 | 0,9         | <b>8,1</b>  | <b>8,6</b>  | 18,0        | 14,8        | 12,2        | 70,4        | 62,3        | 63,6        | 10,4        | 13,4        | 13,4        | 0,3        | 1,4        | 2,2        |
| Bangladesh              | 4,2         | 1,2         | 0,9         | 32,8        | 35,7        | 32,7        | 19,0        | 10,4        | 9,3         | 42,1        | 52,4        | 56,7        | 2,0        | 0,4        | 0,4        |
| Cambodge                | 0,2         | 0,3         | 0,3         | 0,8         | <b>60,6</b> | <b>61,6</b> | <b>90,9</b> | 14,0        | 12,7        | 7,8         | 25,0        | 25,2        | 0,2        | 0,1        | 0,1        |
| Chine                   | 2,1         | 2,1         | 2,3         | 10,5        | 25,7        | 25,1        | 71,7        | 52,6        | 50,8        | 14,9        | 17,9        | 20,1        | 0,9        | 1,6        | 1,6        |
| Corée, République de    | 2,0         | 2,4         | 2,4         | <b>37,3</b> | 27,2        | 25,1        | 41,7        | 52,4        | 55,4        | 17,1        | 16,2        | 15,2        | 1,9        | 1,7        | 1,9        |
| Émirats arabes unis     | 3,1         | 3,1         | 3,0         | 5,8         | 3,2         | 3,1         | 77,9        | 84,4        | 83,1        | 10,9        | 8,3         | 8,8         | <b>2,3</b> | 0,9        | 2,0        |
| Géorgie                 | ..          | 1,7         | 1,5         | ..          | 4,0         | 7,9         | ..          | 37,8        | 39,7        | ..          | 56,4        | 50,9        | ..         | 0,0        | 0,1        |
| Hong Kong, Chine        | 1,7         | 0,6         | 0,7         | 28,0        | 25,0        | 21,4        | 48,2        | 58,4        | 62,0        | 20,4        | 14,6        | 14,6        | 1,8        | 1,4        | 1,4        |
| Inde                    | 2,7         | 5,0         | 5,0         | 17,2        | 28,0        | 25,9        | 29,5        | 39,2        | 41,1        | 49,5        | 26,5        | 26,6        | 1,2        | 1,3        | 1,3        |
| Indonésie               | 0,7         | 2,1         | 2,0         | 14,0        | 15,6        | 15,4        | 70,5        | 63,6        | 63,6        | 12,9        | 14,9        | 15,0        | 1,9        | <b>3,8</b> | <b>4,0</b> |
| Irak                    | 2,3         | 4,6         | 5,2         | <b>39,7</b> | <b>50,0</b> | <b>58,8</b> | 28,4        | 19,2        | 19,3        | 29,5        | 26,0        | 16,2        | 0,0        | 0,2        | 0,5        |
| Iran, Rép. Islam. d'    | 0,0         | 1,7         | 1,5         | 6,5         | 1,1         | 0,9         | 37,4        | 68,1        | 68,0        | 56,1        | 28,8        | 29,3        | 0,0        | 0,3        | 0,2        |
| Jordanie                | <b>8,1</b>  | <b>7,0</b>  | <b>6,5</b>  | 0,7         | 17,4        | 22,7        | 83,4        | 67,2        | 63,2        | 7,7         | 8,3         | 7,5         | 0,0        | 0,1        | 0,1        |
| Kazakhstan              | ..          | 0,5         | 0,4         | ..          | 23,0        | 20,9        | ..          | 26,7        | 24,3        | ..          | 49,8        | 54,4        | ..         | 0,0        | 0,0        |
| Kirghizistan            | ..          | 0,0         | 0,0         | ..          | 8,4         | 4,2         | ..          | 47,0        | 52,4        | ..          | 44,6        | 43,4        | ..         | 0,0        | 0,0        |
| Koweït                  | 2,1         | 2,1         | 2,2         | 9,7         | 12,1        | 12,3        | 60,3        | 75,1        | 74,3        | 26,8        | 10,0        | 10,3        | 1,1        | 0,7        | 0,9        |
| Liban                   | <b>9,4</b>  | <b>11,3</b> | <b>11,4</b> | 5,6         | 7,5         | 9,1         | 44,2        | 50,8        | 49,8        | 40,4        | 29,9        | 29,2        | 0,5        | 0,5        | 0,5        |
| Malaisie                | 0,8         | 1,1         | 1,1         | 18,4        | 21,9        | 22,1        | 62,2        | 61,1        | 60,5        | 16,6        | 13,3        | 13,6        | 2,0        | 2,7        | 2,7        |
| Maldives                | 0,0         | 2,9         | 3,3         | 26,3        | <b>53,2</b> | <b>45,4</b> | 47,0        | 34,6        | 42,1        | 26,5        | 9,3         | 9,1         | 0,2        | 0,0        | 0,0        |
| Mongolie                | <b>20,7</b> | 0,0         | 0,0         | 2,4         | 32,0        | 34,1        | 31,7        | 48,3        | 53,8        | 45,2        | 16,3        | 11,4        | 0,0        | 3,4        | 0,7        |
| Myanmar                 | 1,2         | 0,4         | 0,4         | 2,9         | 15,7        | 12,0        | 82,8        | 67,4        | 70,4        | 12,3        | 16,1        | 16,7        | 0,8        | 0,4        | 0,4        |
| Népal                   | 0,1         | 0,0         | 0,0         | 24,2        | 29,4        | 27,6        | 15,6        | 53,7        | 56,2        | 60,0        | 16,6        | 16,0        | 0,1        | 0,3        | 0,3        |
| Oman                    | 4,4         | 1,3         | 1,3         | 3,7         | 4,5         | 6,5         | 78,9        | <b>88,2</b> | <b>88,5</b> | 13,0        | 4,6         | 2,4         | 0,0        | 1,4        | 1,3        |
| Ouzbékistan             | ..          | 0,3         | 0,3         | ..          | 5,1         | 4,4         | ..          | 43,5        | 51,0        | ..          | 51,1        | 44,3        | ..         | 0,0        | 0,0        |
| Pakistan                | 2,3         | 4,7         | 5,3         | 15,1        | 28,4        | 25,7        | 38,3        | 36,6        | 38,3        | 42,8        | 28,8        | 29,4        | 1,4        | 1,5        | 1,4        |
| Philippines             | 0,3         | 0,2         | 0,2         | <b>40,6</b> | 27,0        | 23,1        | 38,6        | 53,1        | 60,0        | 19,0        | 18,6        | 15,3        | 1,6        | 1,1        | 1,4        |
| Prov. chin. de Taiwan   | 1,1         | 0,9         | 0,9         | 37,3        | 24,0        | 21,7        | 40,8        | 59,3        | 61,6        | 18,6        | 14,4        | 14,2        | <b>2,3</b> | 1,4        | 1,5        |
| Qatar                   | 0,7         | 1,1         | 1,1         | 10,8        | 4,8         | 2,8         | <b>85,6</b> | <b>88,6</b> | <b>88,0</b> | 2,4         | 4,0         | 6,8         | 0,5        | 1,5        | 1,3        |
| Rép. arabe syrienne     | 2,8         | 3,7         | 4,3         | 1,0         | 3,0         | 5,3         | 19,3        | 28,9        | 34,1        | <b>76,9</b> | 64,4        | 56,3        | 0,0        | 0,0        | 0,0        |
| Rép. pop. démoc. lao    | 1,0         | 0,1         | 0,1         | 2,3         | 1,7         | 2,5         | <b>85,5</b> | 57,8        | 59,5        | 11,1        | 40,2        | 37,6        | 0,1        | 0,1        | 0,1        |
| Singapour               | 1,6         | 1,1         | 1,2         | 23,9        | 17,6        | 16,4        | 52,9        | 63,7        | 63,3        | 17,7        | 14,0        | 14,9        | <b>4,0</b> | <b>3,5</b> | <b>4,2</b> |
| Sri Lanka               | 5,7         | 1,0         | 1,0         | 30,6        | 43,5        | 39,5        | 29,8        | 24,1        | 25,5        | 32,2        | 30,1        | 32,5        | 1,7        | 1,3        | 1,5        |
| Tadjikistan             | ..          | 0,0         | 0,0         | ..          | 0,1         | 1,0         | ..          | 34,8        | 47,6        | ..          | 65,1        | 51,3        | ..         | 0,0        | 0,0        |
| Thaïlande               | 2,5         | 2,1         | 2,0         | 25,6        | 22,7        | 19,7        | 44,6        | 55,7        | 58,3        | 25,5        | 16,7        | 16,8        | 1,9        | 2,8        | 3,1        |
| Turkménistan            | ..          | 0,0         | 0,0         | ..          | 2,6         | 3,5         | ..          | 24,0        | 25,8        | ..          | <b>73,4</b> | <b>70,7</b> | ..         | 0,0        | 0,0        |
| Turquie                 | 5,7         | 5,1         | 4,6         | 8,3         | 11,5        | 10,1        | 19,1        | 14,6        | 14,3        | <b>66,7</b> | <b>68,4</b> | <b>70,6</b> | 0,2        | 0,4        | 0,4        |
| Viet Nam                | 0,2         | 1,1         | 1,0         | 0,7         | 17,2        | 23,4        | 45,6        | 45,9        | 42,6        | 53,2        | 27,9        | 25,2        | 0,3        | <b>7,9</b> | <b>7,8</b> |
| Yémen                   | 1,4         | 3,1         | 2,6         | 24,2        | 5,4         | 1,3         | 15,5        | <b>89,7</b> | <b>93,3</b> | 57,3        | 1,8         | 2,4         | 1,5        | 0,0        | 0,4        |
| Moyenne (non pondérée)  | <b>2,8</b>  | <b>2,2</b>  | <b>2,2</b>  | <b>16,4</b> | <b>18,4</b> | <b>18,3</b> | <b>49,3</b> | <b>49,5</b> | <b>50,2</b> | <b>30,5</b> | <b>28,8</b> | <b>28,2</b> | <b>1,0</b> | <b>1,1</b> | <b>1,1</b> |

Source : CNUCED, sur la base des statistiques du FMI sur la direction des échanges, CD-ROM, juin 2004.

Note : Les trois pourcentages les plus élevés par région d'importation sont en gras.

TABLEAU 48  
 Direction des échanges, importations de marchandises  
 (part des importations en pourcentage)

| Région de destination :               | Afrique          |            |            | Amérique    |             |             | Asie        |             |             | Europe      |             |             | Océanie    |            |            |
|---------------------------------------|------------------|------------|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------|------------|------------|
|                                       | Pays d'origine : |            |            | 1990        | 2002        | 2003        | 1990        | 2002        | 2003        | 1990        | 2002        | 2003        | 1990       | 2002       | 2003       |
| Afghanistan                           | 0,0              | <b>5,6</b> | <b>5,3</b> | 1,6         | 8,9         | 5,7         | <b>81,1</b> | 66,4        | 66,5        | 17,1        | 18,8        | 22,2        | 0,1        | 0,2        | 0,2        |
| Arabie saoudite                       | 2,0              | 1,3        | 2,1        | 19,1        | 16,7        | 15,2        | 33,1        | 34,2        | 35,4        | 44,2        | 43,8        | 43,7        | 1,6        | 4,0        | 3,6        |
| Arménie                               | ..               | 0,1        | 0,1        | ..          | 15,6        | 11,7        | ..          | 32,7        | 32,9        | ..          | 51,6        | 55,2        | ..         | 0,0        | 0,1        |
| Azerbaïdjan                           | ..               | 0,3        | 0,2        | ..          | 6,7         | 6,4         | ..          | 42,7        | 38,7        | ..          | 49,6        | 54,3        | ..         | 0,7        | 0,3        |
| Bahreïn                               | 0,1              | 0,7        | 1,4        | 8,8         | 14,1        | 13,8        | 67,4        | 55,3        | 55,7        | 18,0        | 28,3        | 27,3        | 5,7        | 1,7        | 1,7        |
| Bangladesh                            | 0,3              | 0,7        | 0,7        | 11,4        | 5,2         | 5,0         | 60,8        | 77,5        | 79,3        | 25,4        | 14,0        | 12,8        | 2,1        | 2,7        | 2,2        |
| Cambodge                              | 0,1              | 0,0        | 0,0        | 0,6         | 1,4         | 2,3         | 68,3        | <b>92,9</b> | <b>92,8</b> | 28,5        | 5,3         | 4,5         | 2,5        | 0,4        | 0,4        |
| Chine                                 | 0,7              | 1,9        | 2,2        | 18,0        | 14,0        | 13,7        | 54,2        | 63,1        | 63,9        | 24,3        | 18,6        | 18,0        | 2,8        | 2,4        | 2,2        |
| Corée, République de                  | 0,9              | 1,4        | 1,4        | <b>30,9</b> | <b>18,8</b> | <b>17,5</b> | 48,2        | 61,0        | 64,5        | 15,0        | 14,2        | 13,1        | 4,9        | 4,5        | 3,5        |
| Émirats arabes unis                   | 0,6              | 1,3        | 1,2        | 10,8        | 9,4         | 9,2         | 49,5        | 47,4        | 45,4        | 37,0        | 39,4        | 41,4        | 2,2        | 2,3        | 2,8        |
| Géorgie                               | ..               | 0,2        | 0,1        | ..          | 13,7        | 13,8        | ..          | 28,6        | 27,8        | ..          | 57,1        | 57,8        | ..         | 0,5        | 0,5        |
| Hong Kong, Chine                      | 0,6              | 0,3        | 0,4        | 9,2         | 6,9         | 6,7         | 76,6        | 81,3        | 81,9        | 12,4        | 10,6        | 10,1        | 1,1        | 0,9        | 0,8        |
| Inde                                  | 3,1              | <b>6,7</b> | <b>6,7</b> | 14,6        | 13,1        | 13,0        | 37,3        | 43,7        | 43,8        | 41,5        | 33,4        | 32,9        | 3,4        | 3,2        | 3,6        |
| Indonésie                             | 0,7              | <b>5,4</b> | 4,6        | 15,7        | 11,6        | 9,1         | 54,9        | 62,8        | 66,5        | 22,5        | 14,3        | 14,2        | <b>6,0</b> | <b>5,9</b> | <b>5,6</b> |
| Irak                                  | 2,1              | 5,1        | <b>6,5</b> | 15,9        | 3,1         | 10,1        | 26,2        | 41,2        | 41,6        | 52,7        | 43,7        | 37,9        | 3,1        | <b>6,8</b> | <b>3,9</b> |
| Iran, République islamique d'         | 0,0              | 0,6        | 0,5        | 6,9         | 6,6         | 5,5         | 30,9        | 34,9        | 36,3        | <b>62,2</b> | 56,2        | 56,8        | 0,0        | 1,7        | 1,0        |
| Jordanie                              | 3,0              | 2,6        | 2,6        | 18,6        | 11,2        | 10,7        | 39,2        | 48,9        | 48,5        | 37,8        | 35,6        | 36,3        | 1,4        | 1,6        | 1,9        |
| Kazakhstan                            | ..               | 0,3        | 0,3        | ..          | 9,8         | 4,0         | ..          | 17,8        | 29,1        | ..          | <b>71,9</b> | <b>66,6</b> | ..         | 0,2        | 0,0        |
| Kirghizistan                          | ..               | 0,0        | 0,0        | ..          | 10,6        | 5,4         | ..          | 51,2        | 60,9        | ..          | 38,2        | 33,6        | ..         | 0,1        | 0,0        |
| Koweït                                | 0,1              | 0,9        | 0,8        | 15,4        | 14,5        | <b>16,8</b> | 33,7        | 42,2        | 41,7        | 49,6        | 38,6        | 36,9        | 1,3        | 3,8        | <b>3,9</b> |
| Liban                                 | 1,4              | 2,2        | 2,0        | 6,1         | 7,7         | 6,5         | 33,9        | 30,3        | 29,4        | 58,7        | <b>59,5</b> | <b>61,9</b> | 0,1        | 0,3        | 0,3        |
| Malaisie                              | 0,5              | 0,4        | 0,4        | 19,7        | 18,2        | 13,3        | 57,5        | 66,0        | 72,2        | 18,0        | 13,2        | 12,3        | 4,3        | 2,2        | 1,8        |
| Maldives                              | 0,0              | 0,5        | 0,4        | 0,6         | 2,2         | 2,2         | <b>85,8</b> | 81,0        | 79,8        | 13,3        | 11,7        | 14,3        | 0,3        | <b>4,7</b> | 3,2        |
| Mongolie                              | 0,7              | 0,0        | 0,0        | 0,1         | 3,9         | 3,0         | 33,1        | 48,1        | 45,2        | <b>66,0</b> | 46,2        | 49,7        | 0,1        | 1,8        | 2,2        |
| Myanmar                               | 0,5              | 0,1        | 0,1        | 3,2         | 0,4         | 0,3         | 69,3        | <b>90,9</b> | <b>95,1</b> | 23,4        | 8,0         | 4,2         | 3,7        | 0,6        | 0,3        |
| Népal                                 | 0,2              | 0,1        | 0,1        | 3,2         | 2,9         | 2,2         | 70,6        | 82,5        | 82,7        | 20,1        | 12,2        | 12,7        | <b>5,8</b> | 2,3        | 2,3        |
| Oman                                  | 0,5              | 0,5        | 0,5        | 10,0        | 8,7         | 7,5         | 54,4        | 62,0        | 62,9        | 32,4        | 26,6        | 26,5        | 2,7        | 2,2        | 2,6        |
| Ouzbékistan                           | ..               | 0,0        | 0,0        | ..          | 7,5         | 11,3        | ..          | 36,5        | 37,5        | ..          | 55,9        | 51,0        | ..         | 0,0        | 0,1        |
| Pakistan                              | 2,4              | 3,3        | 2,8        | 15,3        | 8,1         | 8,0         | 50,1        | 65,5        | 67,8        | 29,8        | 20,5        | 19,6        | 2,4        | 2,6        | 1,8        |
| Philippines                           | 0,7              | 0,2        | 0,2        | <b>23,6</b> | <b>22,6</b> | <b>20,1</b> | 58,2        | 66,1        | 68,1        | 13,2        | 8,8         | 9,4         | 4,3        | 2,3        | 2,2        |
| Province chinoise de Taïwan           | 0,5              | 1,9        | 1,9        | <b>27,7</b> | <b>19,0</b> | 16,5        | 50,3        | 62,8        | 67,2        | 18,0        | 13,3        | 12,1        | 3,5        | 3,0        | 2,4        |
| Qatar                                 | 0,4              | 0,2        | 0,2        | 12,1        | 10,3        | 10,2        | 38,7        | 36,1        | 33,0        | 46,3        | 52,1        | 54,9        | 2,7        | 1,3        | 1,7        |
| République arabe syrienne             | 2,9              | 2,6        | 2,5        | 15,2        | 9,5         | 7,7         | 21,2        | 36,9        | 38,0        | <b>60,7</b> | 50,7        | 51,5        | 0,0        | 0,3        | 0,3        |
| République populaire démocratique lao | 0,1              | 0,0        | 0,0        | 1,0         | 0,6         | 0,6         | <b>88,3</b> | <b>91,2</b> | <b>92,2</b> | 9,7         | 6,3         | 6,0         | 0,9        | 1,8        | 1,2        |
| Singapour                             | 0,6              | 0,6        | 0,6        | 18,0        | 15,7        | 15,4        | 63,2        | 66,9        | 66,5        | 16,0        | 14,7        | 15,5        | 2,2        | 2,1        | 1,9        |
| Sri Lanka                             | <b>4,4</b>       | 0,6        | 0,6        | 9,8         | 4,6         | 3,4         | 65,0        | 76,4        | 76,1        | 18,0        | 14,4        | 17,0        | 2,8        | 4,0        | 2,9        |
| Tadjikistan                           | ..               | 0,9        | 0,9        | ..          | 0,1         | 6,4         | ..          | 53,2        | 56,5        | ..          | 45,6        | 36,1        | ..         | 0,1        | 0,1        |
| Thaïlande                             | 1,0              | 1,4        | 1,3        | 14,0        | 12,1        | 12,2        | 63,2        | 69,5        | 71,1        | 19,9        | 14,2        | 12,7        | 2,0        | 2,8        | 2,6        |
| Turkménistan                          | ..               | 0,0        | 0,0        | ..          | 8,0         | 2,1         | ..          | 43,5        | 44,1        | ..          | 48,5        | 53,9        | ..         | 0,0        | 0,0        |
| Turquie                               | <b>5,9</b>       | 5,3        | 5,0        | 13,3        | 8,1         | 6,2         | 23,7        | 19,5        | 19,1        | 56,4        | <b>66,4</b> | <b>69,3</b> | 0,6        | 0,6        | 0,3        |
| Viet Nam                              | 0,1              | 0,3        | 0,2        | 0,7         | 4,7         | 6,8         | 61,6        | 79,6        | 78,0        | 36,9        | 13,6        | 13,3        | 0,7        | 1,9        | 1,6        |
| Yémen                                 | <b>5,4</b>       | 4,7        | 3,8        | 6,6         | 11,2        | 10,8        | 40,6        | 64,0        | 60,9        | 41,4        | 18,6        | 22,5        | <b>6,0</b> | 1,5        | 2,0        |
| Moyenne (non pondérée)                | <b>1,2</b>       | <b>1,5</b> | <b>1,4</b> | <b>11,7</b> | <b>9,5</b>  | <b>8,8</b>  | <b>52,7</b> | <b>56,1</b> | <b>57,1</b> | <b>32,0</b> | <b>31,1</b> | <b>31,0</b> | <b>2,5</b> | <b>2,0</b> | <b>1,7</b> |

Source : CNUCED, sur la base des statistiques du FMI sur la direction des échanges, CD-ROM, juin 2004.

Note : Les trois pourcentages les plus élevés par région d'exportation sont en gras.

Entre 1990 et 2003, la Chine a augmenté sa part des importations intrarégionales de 54,2 à 63,9 %, tandis que sa part des importations en provenance d'Amérique est tombée de 18 % à 13,7 %. De même, l'Inde a également augmenté sa part des importations d'Asie, lesquelles ont atteint 43,8 % en 2003, et a réduit sa part des importations en provenance d'Amérique à 13 % et celle en provenance d'Europe à 32,9 %.

### *L'intégration régionale en Asie*

Comme on l'a vu ci-dessus, une majorité de pays d'Asie ont augmenté leurs importations et leurs exportations en provenance ou à destination d'autres pays d'Asie. Cette croissance des échanges commerciaux est à la fois la cause et l'effet du progrès général de l'intégration régionale en Asie. La région recouvre des systèmes économiques divers, y compris des pays non développés, des pays sans littoral et les pays en développement les plus peuplés, ainsi que des pays très avancés comme le Japon. Dans ces conditions, bien que l'intégration régionale puisse paraître très difficile, elle a néanmoins accompli d'importants progrès.

En ce qui concerne le Sud-Est asiatique, en janvier 2003, les pays appartenant à la zone de libre-échange ANASE ont renouvelé leur engagement à promouvoir les échanges commerciaux régionaux en signant le protocole portant amendement à l'Accord sur les tarifs communs préférentiels efficaces (CEPT), prévoyant l'élimination des droits à l'importation. Selon cet amendement, les pays fondateurs de l'ANASE (Brunéi Darussalam, Indonésie, Malaisie, Philippines, Singapour et Thaïlande, également désignée ANASE-6), supprimeront tous les droits d'importation sur les produits figurant sur leurs listes d'inclusion, et cela le 1er janvier 2010 au plus tard. Les autres États membres – Cambodge, République démocratique populaire lao, Myanmar et Viet Nam – suivront au plus tard le 1er janvier 2015. Le secrétariat de l'ANASE signale que, depuis le 1er janvier 2003, les tarifs relatifs à 99,55 % des produits de la liste d'inclusion de 2003 (ANASE-6) ont été ramenés au barème 0-5 %. Le tarif moyen pour ANASE-6, en vertu du système CEPT, a maintenant été ramené de 12,76 % à 2,39 %, lorsque la réduction des tarifs a commencé en 1993. Les nouveaux membres de l'ANASE doivent encore descendre aux tarifs de 0-5 % pour les échanges intra-ANASE – Viet Nam en 2006, République démocratique populaire lao et Myanmar en 2008, et le Cambodge en 2010. Dans l'ensemble, en 2003, 87,85 % de tous les produits figurant sur la liste d'inclusion des dix pays membres ont été assortis, à

titre provisoire, de tarifs situés entre zéro et 5 %; quelque 11 % de ces produits ont été assortis de tarifs supérieurs à 5 %. Enfin, les tarifs douaniers seront complètement supprimés en 2010 pour ANASE-6 et en 2015 pour les nouveaux membres, certains produits sensibles bénéficiant d'une certaine souplesse d'application jusqu'en 2018.<sup>17</sup>

En ce qui concerne les pays voisins, le 8 octobre 2003, l'Inde et la Chine ont signé un traité d'amitié et de coopération garantissant leur participation à une coopération mutuelle en vue du développement et de l'instauration d'une prospérité et d'une sécurité durable dans la région. Le même jour, l'engagement à promouvoir la coopération économique entre les pays de l'ANASE et la Chine, le Japon et l'Inde, a également été réaffirmé sous la forme d'accords-cadres et de partenariats.<sup>18</sup> Les accords portent sur divers aspects des échanges commerciaux, y compris les questions classées sous le chef de la facilitation des échanges, telles que la coopération douanière, les mesures non tarifaires, les accords de reconnaissance mutuelle, le contrôle de conformité, les procédures d'accréditation et les règlements des normes et des dispositions techniques.

En Asie centrale et occidentale, l'Organisation de coopération économique (OCE) comprend les États signataires suivants : République islamique d'Iran, Pakistan et Turquie, ainsi que l'Afghanistan, l'Azerbaïdjan, le Kazakhstan, le Kirghizistan, le Tadjikistan, le Turkménistan et l'Ouzbékistan, qui ont rejoint l'OCE en 1992. En ce qui concerne le transport multimodal et la facilitation des échanges dans la région OCE, un atelier de trois jours s'est tenu en mai 2004. Durant cet atelier, le Secrétaire général de l'OCE a déclaré que son organisation accordait un rang de priorité élevé au développement des transports et des communications dans la région. Toujours durant cet atelier, il a été recommandé d'établir des partenariats entre le secteur public et le secteur privé, d'établir des liaisons frontalières ainsi que des liaisons commerciales entre les

<sup>17</sup> <http://www.aseansec.org/12021.htm>.

<sup>18</sup> Voir <http://www.aseansec.org/15157.htm>, en ce qui concerne le protocole portant amendement à l'Accord-cadre relatif à la coopération économique globale entre l'Association des nations du Sud-Est asiatique et la République populaire de Chine; <http://www.aseansec.org/15274.htm> en ce qui concerne le cadre du partenariat économique global entre l'association des nations du Sud-Est asiatique et le Japon; et <http://www.aseansec.org/15278.htm> en ce qui concerne l'Accord-cadre sur une coopération économique globale entre la République de l'Inde et l'Association des nations du Sud-Est asiatique.

associations opérant dans le domaine des échanges et du transport, de relever les normes de service et de simplifier les procédures douanières. L'atelier a, pour conclure, adopté un ensemble de recommandations qui prévoient l'harmonisation des politiques commerciales et tarifaires, des procédures douanières, des modalités de formation des fonctionnaires des douanes, l'établissement de liens entre les associations opérant dans le secteur du transport et dans les zones de transit, ainsi que la préparation d'un guide commercial et la mise en place d'un site Web fournissant des informations sur les institutions et activités en matière de commerce, de transport, de transit et de facilitation douanière.

En Asie du Sud, les États membres de l'Association d'Asie du Sud pour la coopération régionale (SAARC), à savoir le Bangladesh, le Bhoutan, l'Inde, les Maldives, le Népal, le Pakistan et Sri Lanka, ont signé en janvier 2004 un accord prévoyant la création d'une zone de libre-échange sud-asiatique (SAFTA). L'accord prévoit la mise en place d'un programme de libérations des échanges qui comporte des nomenclatures et catégories générales en vue de réduire toute une série d'obstacles au commerce au cours des deux prochaines décennies. Dans un premier temps, le tarif nominal de toutes les marchandises échangées à l'échelon intrarégional doit être progressivement réduit de zéro à 5 % en 2016. Ce processus de réduction est prévu pour commencer peu après

l'entrée en vigueur de l'accord en janvier 2006. Les pays membres qui ne sont pas des pays moins développés doivent ramener tous leurs tarifs à 20 % ou moins au cours des deux années suivant l'entrée en vigueur de l'accord. Au cours des cinq années suivantes, les tarifs de ces pays doivent être encore réduits de zéro à 5 %. Les pays membres qui sont des pays moins développés doivent ramener leurs tarifs à 30 % au moins au cours des deux années suivant janvier 2006, et prévoir une nouvelle réduction de zéro à 5 % au cours des huit années suivantes.

Dès 1993, l'Arrangement commercial préférentiel de la SAARC (SAPTA) avait été signé et est entré en vigueur deux ans plus tard. Cet accord était destiné à faciliter le commerce intrarégional en accordant certaines conditions préférentielles aux pays selon leurs besoins de développement. À la différence de l'Accord SAPTA, le nouvel accord visant à mettre en place la zone SAFTA prévoit également des mesures de facilitation des échanges nécessaires pour appuyer et compléter le programme de libéralisation des échanges et d'autres initiatives en rapport avec la réalisation de la zone SAFTA. L'un des buts de ces mesures consiste à mettre en place des procédures permettant un passage fluide et rapide d'un pays à l'autre, de façon que les marchandises et les exploitants franchissant les frontières des pays membres de l'Accord SAARC et le moins possible de délais à attendre. Parmi la liste de mesures,

TABLEAU 49

**Le commerce conteneurisé entre les pays du Sud-Est asiatique, 2003**  
(en EVP)

| Pays d'exportation       | Pays d'importation |                |                |                  |                  |                |                |                |                |                          |                |                |                   |
|--------------------------|--------------------|----------------|----------------|------------------|------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|--------------------------|----------------|----------------|-------------------|
|                          | Chine              | Indonésie      | Inde           | Hong Kong, Chine | Japon            | Malaisie       | Philippines    | Singapour      | Rép. de Corée  | Taiwan Province chinoise | Thaïlande      | Viet Nam       | Totaux            |
| Chine                    | 0                  | 57 872         | 71 869         | 720 734          | 1 041 961        | 144 926        | 91 485         | 156 711        | 354 039        | 205 680                  | 59 389         | 53 105         | <b>2 957 771</b>  |
| Indonésie                | 154 312            | 0              | 29 728         | 60 745           | 184 992          | 62 571         | 39 468         | 161 317        | 68 969         | 65 357                   | 28 341         | 23 542         | <b>879 342</b>    |
| Inde                     | 29 962             | 8 102          | 0              | 17 053           | 18 811           | 56 716         | 12 608         | 14 244         | 27 880         | 7 912                    | 7 234          | 3 638          | <b>204 160</b>    |
| Hong Kong, Chine         | 80 669             | 2 788          | 1 222          | 0                | 6 761            | 3 114          | 9 171          | 3 503          | 2 207          | 5 510                    | 4 245          | 1 543          | <b>120 733</b>    |
| Japon                    | 502 895            | 72 111         | 32 850         | 349 081          | 0                | 105 933        | 76 813         | 113 090        | 224 358        | 223 735                  | 121 695        | 36 007         | <b>1 858 568</b>  |
| Malaisie                 | 126 816            | 21 914         | 93 846         | 100 454          | 117 646          | 0              | 69 223         | 0              | 35 711         | 65 577                   | 36 060         | 34 508         | <b>701 755</b>    |
| Philippines              | 43 791             | 3 093          | 1 561          | 23 241           | 121 514          | 8 605          | 0              | 15 133         | 33 078         | 24 667                   | 8 378          | 1 899          | <b>284 960</b>    |
| Singapour                | 116 799            | 54 474         | 54 272         | 78 472           | 41 710           | 80 762         | 42 972         | 0              | 13 653         | 59 354                   | 76 003         | 24 501         | <b>642 972</b>    |
| Rép. de Corée            | 504 081            | 43 675         | 34 878         | 139 308          | 174 896          | 43 073         | 55 745         | 50 468         | 0              | 60 366                   | 35 067         | 72 484         | <b>1 214 041</b>  |
| Taiwan Province chinoise | 688 334            | 33 295         | 8 846          | 228 297          | 157 070          | 80 214         | 56 006         | 43 734         | 32 808         | 0                        | 39 165         | 0              | <b>1 367 769</b>  |
| Thaïlande                | 114 917            | 32 054         | 24 663         | 119 830          | 155 149          | 47 375         | 29 838         | 57 284         | 30 949         | 46 823                   | 0              | 14 046         | <b>672 928</b>    |
| Viet Nam                 | 17 744             | 1 577          | 1 065          | 5 495            | 32 754           | 8 189          | 21 965         | 9 351          | 30 442         | 0                        | 892            | 0              | <b>129 474</b>    |
| <b>Totaux</b>            | <b>2 380 320</b>   | <b>330 955</b> | <b>354 800</b> | <b>1 842 710</b> | <b>2 053 264</b> | <b>641 478</b> | <b>505 294</b> | <b>624 835</b> | <b>854 094</b> | <b>764 981</b>           | <b>416 469</b> | <b>265 273</b> | <b>11 034 473</b> |

Source : Global Insight, avril 2004, Robert.West@GlobalInsight.com.

TABLEAU 50

**Prévisions concernant le commerce conteneurisé entre les pays du Sud-Est asiatique, 2005**  
(en EVP)

| Pays d'exportation       | Pays d'importation |                |                |                  |                  |                |                |                |                  |                          |                |                |                   |
|--------------------------|--------------------|----------------|----------------|------------------|------------------|----------------|----------------|----------------|------------------|--------------------------|----------------|----------------|-------------------|
|                          | Chine              | Indonésie      | Inde           | Hong Kong, Chine | Japon            | Malaisie       | Philippines    | Singapour      | Rép. de Corée    | Taiwan Province chinoise | Thaïlande      | Viet Nam       | Totaux            |
| Chine                    | 0                  | 79 843         | 112 682        | 867 439          | 1 572 209        | 202 627        | 130 472        | 218 453        | 535 560          | 305 410                  | 84 355         | 75 420         | 4 184 470         |
| Indonésie                | 201 304            | 0              | 34 762         | 66 042           | 197 285          | 68 666         | 43 095         | 174 253        | 78 599           | 72 960                   | 31 336         | 26 087         | 994 389           |
| Inde                     | 36 142             | 8 969          | 0              | 18 513           | 19 715           | 60 932         | 13 795         | 15 605         | 31 462           | 8 444                    | 8 066          | 4 006          | 225 649           |
| Hong Kong, Chine         | 91 617             | 2 942          | 1 318          | 0                | 7 123            | 3 338          | 9 515          | 3 828          | 2 424            | 5 938                    | 4 580          | 1 665          | 134 288           |
| Japon                    | 687 059            | 77 546         | 36 995         | 363 853          | 0                | 112 353        | 79 911         | 119 746        | 251 228          | 240 263                  | 131 537        | 37 846         | 2 138 337         |
| Malaisie                 | 162 597            | 23 923         | 108 632        | 109 549          | 126 409          | 0              | 72 095         | 0              | 41 317           | 71 668                   | 41 841         | 37 239         | 795 270           |
| Philippines              | 57 597             | 3 288          | 1 794          | 25 514           | 124 738          | 9 582          | 0              | 17 002         | 36 309           | 27 356                   | 9 350          | 2 027          | 314 557           |
| Singapour                | 151 345            | 56 340         | 63 355         | 87 120           | 44 420           | 89 778         | 46 529         | 0              | 15 641           | 67 883                   | 85 837         | 26 814         | 735 062           |
| République de Corée      | 615 627            | 48 020         | 38 253         | 154 794          | 185 722          | 48 959         | 60 302         | 55 306         | 0                | 68 703                   | 39 853         | 80 359         | 1 395 898         |
| Taiwan Province chinoise | 805 815            | 34 594         | 8 955          | 240 460          | 162 214          | 86 758         | 58 622         | 47 519         | 35 974           | 0                        | 42 258         | 0              | 1 523 169         |
| Thaïlande                | 152 273            | 34 852         | 28 401         | 131 078          | 165 595          | 51 686         | 32 641         | 63 873         | 35 039           | 52 321                   | 0              | 15 403         | 763 162           |
| Viet Nam                 | 24 223             | 1 693          | 1 231          | 5 866            | 36 302           | 8 912          | 25 073         | 10 211         | 34 799           | 0                        | 1 023          | 0              | 149 333           |
| <b>Totaux</b>            | <b>2 985 599</b>   | <b>372 010</b> | <b>436 378</b> | <b>2 070 228</b> | <b>2 641 732</b> | <b>743 591</b> | <b>572 050</b> | <b>725 796</b> | <b>1 098 352</b> | <b>920 946</b>           | <b>480 036</b> | <b>306 866</b> | <b>13 353 584</b> |

Source : Global Insight, avril 2004, Robert.West@GlobalInsight.com

figure l'Accord de facilitation du transit qui vise à faire en sorte que les pays membres sans littoral comme le Bhoutan et le Népal reçoivent tous les avantages du commerce intrarégional.

## B. COMMERCE MARITIME ET DEMANDE DE SERVICES DE TRANSPORT MARITIME EN ASIE

### Commerce conteneurisé

Trois grands exportateurs d'Asie méridionale et orientale (tableaux 49 à 51) représentaient conjointement 49,3 % des exportations mondiales conteneurisées en 2003. On prévoit que cette proportion passera à 52,1 % en 2005, sur la base d'une croissance annuelle mondiale de 11,2 % en 2004 et 2005.

Avec 14,4 millions d'EVP en 2003, la Chine est de loin le plus gros exportateur de marchandises conteneurisées. La part de ces pays devrait encore augmenter pour atteindre 18,6 millions d'EVP en 2005, dans l'hypothèse d'une croissance annuelle de près de 18 %, soit le taux le plus élevé de la région. Par ailleurs, la Chine représentera 24 % des exportations

mondiales conteneurisées. En fait, globalement, le flot commercial conteneurisé le plus important sur le plan bilatéral est celui des exportations chinoises à destination des États-Unis. En 2003, ces exportations ont augmenté de 13 % pour atteindre 4,6 millions d'EVP.<sup>19</sup>

Au deuxième rang des gros exportateurs d'Asie, figure le Japon, pays pour lequel les exportations conteneurisées devraient croître annuellement de 6,2 % entre 2003 et 2005, pour atteindre 4,5 millions d'EVP en 2005. Le deuxième taux de croissance le plus élevé de la région, avec plus de 9 %, est celui du Viet Nam, dont les exportations conteneurisées devraient atteindre 442 000 EVP en 2005. Les exportations conteneurisées de l'Inde devraient connaître une croissance annuelle relativement faible de 3,8 %, ce qui relègue ce pays à la huitième place les principaux exportateurs du Sud-Est asiatique.

Les échanges commerciaux entre les 12 principaux exportateurs du Sud-Est asiatique représentent plus de la moitié des exportations

<sup>19</sup> *Journal of Commerce*, 7 mai 2004.

conteneurisées pour Singapour (66,7 %), les Philippines (54,4 %) et Taiwan (Province chinoise) (50,9 %). Ces échanges sont moins importants pour l'Inde (14 % des exportations de ce pays), Hong Kong, Chine (20,3 %) et également pour la Chine (22,1 %). Le commerce de ce dernier pays est dominé par ses exportations à destination de l'Amérique du Nord.

Les flux d'échange de marchandises conteneurisées les plus importants à l'intérieur de l'Asie étaient représentés en 2003 par les exportations de la Chine vers le Japon (1 041 961 EVP); venaient ensuite les exportations chinoises de Hong Kong, Chine (720 734 EVP), les exportations de Taiwan (Province chinoise) vers la Chine (688 334 EVP), les exportations de la République de Corée vers la Chine (504 081 EVP) et les exportations japonaises vers la Chine (502 895 EVP). Les importations et exportations chinoises en provenance ou à destination d'autres pays d'Asie sont également celles qui ont connu le taux de croissance le plus élevé. En 2004 et 2005, les exportations chinoises à destination de l'Inde devraient connaître une croissance de 25,2 % par an, les exportations à destination de la République de Corée devraient

augmenter de 23 % et celles à destination du Japon de 22,8 %. Les exportations du Viet Nam vers les 11 autres grands pays du Sud-Est asiatique devraient augmenter de 7,4 %, les exportations du Japon de 7,3 % et les exportations de la République de Corée de 7,2 %. Avec un taux annuel de croissance de 13,4 %, le Japon et la République de Corée ayant les plus fortes perspectives de croissance des exportations en provenance des 11 principaux pays exportateurs d'Asie du Sud-Est (voir le tableau 52).

#### *Services portuaires et services de ligne*

Soixante-deux % du débit portuaire mondial de conteneurs sont assurés par l'Asie (estimation fondée sur des données relatives à 2002). En 2003, 20 des 30 principaux ports conteneurisés du monde étaient situés en Asie (tableau 53).

Shenzhen est le port qui, en 2003, a enregistré la croissance absolue la plus élevée de tous les ports mondiaux, avec une augmentation annuelle de 3 millions d'EVP; Salalah (Oman) se plaçait à la 34<sup>ème</sup> place mondiale, et a enregistré le taux de croissance annuel le plus élevé parmi les 70 principaux ports mondiaux, avec une augmentation de plus de 65 % entre 2002 et 2003.

TABLEAU 51

#### **Exportations conteneurisées des pays du Sud-Est asiatique, 2003 et 2005, prévisions** (en EVP et en pourcentages)

|                                     | <i>Total des exportations 2003</i> | <i>Total des exportations 2005</i> | <i>Croissance annuelle 2003-2005</i> | <i>Exportations à destination de 11 pays d'Asie, pourcentage du total, 2003</i> | <i>Exportations à destination de 11 pays d'Asie, pourcentage du total, 2005</i> |
|-------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------------|---|---|
| <b>Chine</b>                        | 13 398 646                         | 18 621 399                         | 17,89                                | 22,08   | 22,47   |
| <b>Indonésie</b>                    | 2 209 628                          | 2 514 987                          | 6,69                                 | 39,8  | 39,54   |
| <b>Inde</b>                         | 1 452 672                          | 1 564 897                          | 3,79                                 | 14,05   | 14,42   |
| <b>Hong Kong, Chine</b>             | 594 667                            | 681 825                            | 7,08                                 | 20,3  | 19,7  |
| <b>Japon</b>                        | 3 954 325                          | 4 456 581                          | 6,16                                 | 47  | 47,98   |
| <b>Malaisie</b>                     | 1 679 098                          | 1 931 752                          | 7,26                                 | 41,79   | 41,17   |
| <b>Philippines</b>                  | 524 438                            | 587 277                            | 5,82                                 | 54,34   | 53,56   |
| <b>Singapour</b>                    | 964 371                            | 1 101 162                          | 6,86                                 | 66,67   | 66,75   |
| <b>Rép. de Corée</b>                | 2 764 818                          | 3 133 394                          | 6,46                                 | 43,91   | 44,55   |
| <b>Taiwan Province chinoise</b>     | 2 689 246                          | 2 982 094                          | 5,30                                 | 50,86   | 51,08   |
| <b>Thaïlande</b>                    | 1 790 701                          | 2 023 801                          | 6,31                                 | 37,58   | 37,71   |
| <b>Viet Nam</b>                     | 372 531                            | 442 387                            | 8,97                                 | 34,76   | 33,76   |
| <b>Total 12 pays</b>                | 32 395 141                         | 40 041 556                         | 11,18                                | 34,06   | 33,35   |
| <b>12 pays, pourcentage mondial</b> | 49,33%                             | 52,10%                             |                                      |   |   |
| <b>Monde</b>                        | 65 666 521                         | 76 859 314                         | 8,19                                 |   |   |

Source : Secrétariat de la CNUCED, selon des données fournies par Global Insight, avril 2004.

Hong Kong, Chine, et Singapour sont toujours, et de loin, les principaux ports conteneurisés du monde. La plupart des lignes intercontinentales maritimes reliant l'Asie à l'Europe ou à l'Amérique du Nord font escale dans

ces deux ports. Quoi qu'il en soit, on observe également la multiplication des plateformes complémentaires et des ports d'escale directe secondaires, et la plupart des alliances conclues dans le domaine des services de ligne

TABLEAU 52

**Prévisions de croissance du commerce conteneurisé entre pays d'Asie du Sud-Est, 2003-2005**  
**taux de croissance annuel**  
*(en pourcentage)*

| <i>Pays d'exportation</i>       | <i>Pays d'importation</i> |                  |             |                         |              |                 |                    |                  |                      |                                 |                  |                 |               |
|---------------------------------|---------------------------|------------------|-------------|-------------------------|--------------|-----------------|--------------------|------------------|----------------------|---------------------------------|------------------|-----------------|---------------|
|                                 | <i>Chine</i>              | <i>Indonésie</i> | <i>Inde</i> | <i>Hong Kong, Chine</i> | <i>Japon</i> | <i>Malaisie</i> | <i>Philippines</i> | <i>Singapour</i> | <i>Rép. de Corée</i> | <i>Taiwan Province chinoise</i> | <i>Thaïlande</i> | <i>Viet Nam</i> | <i>Totaux</i> |
| <b>Chine</b>                    |                           | 17,5             | 25,2        | 9,7                     | 22,8         | 18,2            | 19,4               | 18,1             | 23,0                 | 21,9                            | 19,2             | 19,2            | <b>18,9</b>   |
| <b>Indonésie</b>                | 14,2                      |                  | 8,1         | 4,3                     | 3,3          | 4,8             | 4,5                | 3,9              | 6,8                  | 5,7                             | 5,2              | 5,3             | <b>6,3</b>    |
| <b>Inde</b>                     | 9,8                       | 5,2              |             | 4,2                     | 2,4          | 3,7             | 4,6                | 4,7              | 6,2                  | 3,3                             | 5,6              | 4,9             | <b>5,1</b>    |
| <b>Hong Kong, Chine</b>         | 6,6                       | 2,7              | 3,9         |                         | 2,6          | 3,5             | 1,9                | 4,5              | 4,8                  | 3,8                             | 3,9              | 3,9             | <b>5,5</b>    |
| <b>Japon</b>                    | 16,9                      | 3,7              | 6,1         | 2,1                     |              | 3,0             | 2,0                | 2,9              | 5,8                  | 3,6                             | 4,0              | 2,5             | <b>7,3</b>    |
| <b>Malaisie</b>                 | 13,2                      | 4,5              | 7,6         | 4,4                     | 3,7          |                 | 2,1                | 0,0              | 7,6                  | 4,5                             | 7,7              | 3,9             | <b>6,5</b>    |
| <b>Philippines</b>              | 14,7                      | 3,1              | 7,2         | 4,8                     | 1,3          | 5,5             |                    | 6,0              | 4,8                  | 5,3                             | 5,6              | 3,3             | <b>5,1</b>    |
| <b>Singapour</b>                | 13,8                      | 1,7              | 8,0         | 5,4                     | 3,2          | 5,4             | 4,1                |                  | 7,0                  | 6,9                             | 6,3              | 4,6             | <b>6,9</b>    |
| <b>République de Corée</b>      | 10,5                      | 4,9              | 4,7         | 5,4                     | 3,0          | 6,6             | 4,0                | 4,7              |                      | 6,7                             | 6,6              | 5,3             | <b>7,2</b>    |
| <b>Taiwan Province chinoise</b> | 8,2                       | 1,9              | 0,6         | 2,6                     | 1,6          | 4,0             | 2,3                | 4,2              | 4,7                  |                                 | 3,9              | n.d.            | <b>5,5</b>    |
| <b>Thaïlande</b>                | 15,1                      | 4,3              | 7,3         | 4,6                     | 3,3          | 4,5             | 4,6                | 5,6              | 6,4                  | 5,7                             |                  | 4,7             | <b>6,5</b>    |
| <b>Viet Nam</b>                 | 16,8                      | 3,6              | 7,5         | 3,3                     | 5,3          | 4,3             | 6,8                | 4,5              | 6,9                  | n.d.                            | 7,1              |                 | <b>7,4</b>    |
| <b>Totaux</b>                   | <b>12,0</b>               | <b>6,0</b>       | <b>10,9</b> | <b>6,0</b>              | <b>13,4</b>  | <b>7,7</b>      | <b>6,4</b>         | <b>7,8</b>       | <b>13,4</b>          | <b>9,7</b>                      | <b>7,4</b>       | <b>7,6</b>      | <b>10,0</b>   |

Source : Secrétariat de la CNUCED, selon des données fournies par Global Insight, avril 2004.

tendent à proposer des routes de remplacement, ainsi qu'on peut le voir d'après le graphique 14. Port Klang et Tanjung Pelepas figurant dans le premier cadre, par exemple, sont devenues des plateformes importantes associées à des réseaux de collecte denses. Laem Chabang est surtout un port d'escale directe sur les grandes routes interrégionales et sur les services intrarégionaux de cabotage.

Compte tenu de la concurrence des pays voisins, les ports de Singapour et de Hong Kong, Chine, ont l'avantage d'attirer déjà le nombre le plus élevé des services de ligne. Cette activité, par elle-même, entraîne des économies d'échelle et permet d'obtenir les plus hauts niveaux d'interconnexions, ce qui accroît l'attrait de ces ports en tant que ports d'escale.

Quoi qu'il en soit, les nouveaux arrivants ont pu capturer des parts commerciales prises sur les grandes plateformes traditionnelles. Port Klang en Malaisie, par exemple, a pu attirer un trafic de transbordement qui se faisait précédemment à Singapour, et Shenzhen a assuré les échanges internationaux chinois qui, les années précédentes, passaient à Hong Kong, Chine.

Afin de demeurer concurrentiel dans le domaine du transbordement, la Malaisie a effectivement levé les restrictions au cabotage pour les principales routes des services de ligne. Les compagnies internationales de services de ligne sont autorisées à charger des marchandises dans les ports secondaires malaisiens et à assurer le transbordement, par exemple, à Port Klang ou à Tanjung-Pelepas. Plus au nord, Gwang Yang en



République de Corée espère tirer avantage des restrictions au cabotage imposées dans les pays voisins. En particulier, ce port a pour ambition de servir de grandes plateformes de transbordement pour le commerce à destination ou en provenance du Japon et des ports de la Chine du Nord. Pour les quatre premiers mois de 2004, Gwang Yang a connu une croissance de 24 % par rapport à la même période de 2003.

La situation des pays d'Asie et de leurs ports dans les réseaux mondiaux de services de ligne est aussi illustrée par le tableau 54 qui décrit la capacité en EVP des compagnies assurant des services de ligne et le déploiement de leurs navires. La Chine (3,7 millions d'EVP), Hong Kong, Chine (3,5 millions d'EVP) et Singapour (2,4 millions d'EVP) sont les trois systèmes économiques déployant le plus de navires à cet égard.

TABLEAU 53

## Les 20 plus importants ports à conteneurs d'Asie en 2001, 2002 et 2003

| Classement |      | Port          | Pays                     | 2001<br>EVP | 2002<br>EVP | 2003<br>EVP | Pourcentage de croissance<br>2002-2003 |
|------------|------|---------------|--------------------------|-------------|-------------|-------------|--|
| Monde      | Asie |               |                          |             |             |             |  |
| 1          | 1    | Hong Kong     | Chine                    | 17 900      | 19 144      | 20 450      | 6,82                                   |
| 2          | 2    | Singapour     | Singapour                | 15 520      | 16 941      | 18 100      | 6,84                                   |
| 3          | 3    | Shanghai      | Chine                    | 6 330       | 8 612       | 11 370      | 32,03                                  |
| 4          | 4    | Shenzhen      | Chine                    | 5 079       | 7 614       | 10 650      | 39,87                                  |
| 5          | 5    | Busan         | République de Corée      | 8 073       | 9 453       | 10 368      | 9,68                                   |
| 6          | 6    | Kaoshiung     | Taiwan Province de Chine | 7 540       | 8 493       | 8 844       | 4,13                                   |
| 11         | 7    | Dubaï         | Émirats arabes unis      | 3 502       | 4 194       | 5 152       | 22,84                                  |
| 12         | 8    | Port Kelang   | Malaisie                 | 3 760       | 4 533       | 4 840       | 6,77                                   |
| 14         | 9    | Qingdao       | Chine                    | 2 639       | 3 410       | 4 230       | 24,05                                  |
| 16         | 10   | T. Pelepas    | Malaisie                 | 2 049       | 2 669       | 3 487       | 30,65                                  |
| 17         | 11   | Tokyo         | Japon                    | 2 750       | 3 028       | 3 314       | 9,45                                   |
| 19         | 12   | Laem Chab.    | Thaïlande                | 2 367       | 2 749       | 3 180       | 15,68                                  |
| 21         | 13   | Tianjin       | Chine                    | 2 011       | 2 408       | 3 020       | 25,42                                  |
| 22         | 15   | Ningbo        | Chine                    | 1 213       | 1 859       | 2 772       | 49,11                                  |
| 23         | 14   | Guangzhou     | Chine                    | 1 628       | 2 173       | 2 760       | 27,01                                  |
| 24         | 16   | Djakarta      | Indonésie                | 2 222       | 2 398       | 2 758       | 15,01                                  |
| 26         | 17   | Manille       | Philippines              | 2 296       | 2 462       | 2 561       | 4,02                                   |
| 28         | 18   | Yokohama      | Japon                    | 2 304       | 2 365       | 2 503       | 5,84                                   |
| 29         | 19   | Xiamen        | Chine                    | 1 295       | 1 754       | 2 330       | 32,84                                  |
| 30         | 20   | Port J. Nehru | Inde                     | 1 462       | 1 946       | 2 269       | 16,6                                   |

Source : Cargo Systems, août 2004; Dyna Liner, mai 2004; Ministère de la communication de la République populaire de Chine; site Web des compagnies.

Note : Singapour comprend PSA Corp et Jurong port. Shenzhen comprend Chiwan, Shekou et Yantian.

Les ports de ces pays ou territoires ainsi que les ports de Malaisie et de Taiwan, province chinoise, sont les seuls qui soient actuellement utilisés comme ports d'escale par les grands porte-conteneurs en service dans le monde et ayant une capacité indiquée de 8 063 EVP. Bien que Singapour attire les plus gros porte-conteneurs du

monde, la taille moyenne des navires faisant escale à Singapour est en fait relativement faible (2 606 EVP). En effet, Singapour est essentiellement un port de transbordement qui dépend énormément des liaisons entre des services d'acheminement principaux et les services d'apport régionaux, ces derniers tendant à utiliser des navires

relativement petits. Hong Kong, Chine, en revanche, accueille en moyenne les navires les plus gros du fait que ce port achemine une part bien moindre des marchandises transbordées et fait plutôt place aux importations et aux exportations de la Chine continentale, tout en assurant la réexportation depuis sa zone franche.

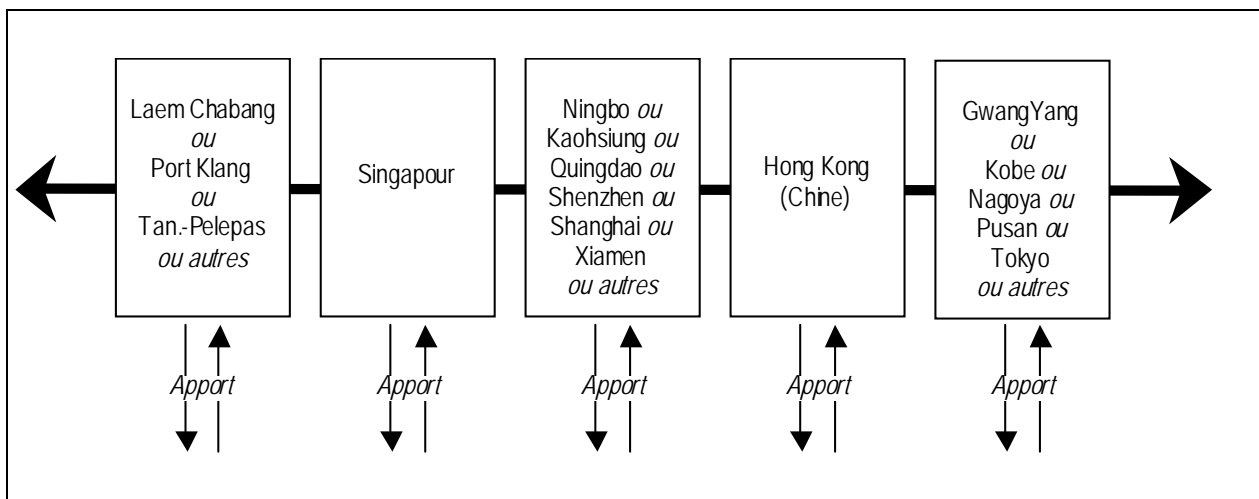
Si nous considérons le déploiement de la flotte sur les principales routes maritimes intra-Asie (tableau 55), nous constatons que la plus forte capacité (741 879 EVP) est réservée aux routes allant de l'Asie orientale à l'Asie du Nord-Est (vient ensuite la route Extrême-Orient-Moyen-Orient. Cette dernière route fait partie de la principale route est-ouest et est parcourue en moyenne par des

navires de très gros tonnage. Les petits navires sont affectés à des routes qui assurent essentiellement des services d'apport, par exemple le cabotage en Asie du Sud-Est et les services joignant le Nord-Est au Sud-Est de l'Asie.

Comme on l'a déjà vu au chapitre 4, les taux d'affrètement pour le commerce asien avec l'Europe et l'Amérique du Nord sont fortement influencés par la demande et l'offre globales, ainsi que par les déséquilibres commerciaux. L'excédent commercial de l'Asie par rapport à l'Amérique du Nord et à l'Europe se reflète dans des taux d'affrètement qui sont deux fois plus élevés pour les exportations de l'Asie que pour ses importations.

GRAPHIQUE 14

## Répartition des ports d'escale du Sud-Est asiatique



Source : CNUCED, sur la base d'une présentation du Shigeru Yoshida dans "Structural changes of container route network in East Asia", au III<sup>ème</sup> Forum portuaire international, Gwang Yang, République de Corée, avril 2004.

### C. L'OFFRE DE SERVICES MARITIMES EN ASIE

Les pays d'Asie sont très présents dans la plupart des secteurs maritimes (graphique 15). Toutefois, tous les pays ne participent pas de la même manière à tous les secteurs; au contraire, certains pays se spécialisent dans certains secteurs maritimes. La situation dans les divers secteurs maritimes et la participation des pays et des compagnies d'Asie seront examinées ci-dessous, l'accent étant mis plus particulièrement sur le trafic par conteneur.

#### Compagnies assurant des services de ligne

Seize des 25 principales compagnies maritimes mondiales assurant des services de ligne

et 28 des 50 principales compagnies sont basées en Asie. Le tableau 56 donne la liste des 16 compagnies maritimes d'Asie ayant la plus forte capacité EVP en exploitation.

Les plus importantes compagnies d'Asie en termes de capacité de transport par conteneurs sont Evergreen (Taiwan Province chinoise), APL (Singapour), Hanjin (République de Corée), NYK (Japon) et COSCO (Chine). Les carnets de commande les plus remplis sont ceux de China Shipping (Chine), Evergreen, COSCO, K-line (Japon) et MOL (Japon). Si l'on compare la flotte commandée avec celle qui est actuellement exploitée, on constate que les projections de croissance les plus élevées sont celles de China Shipping, COSCO, K-line (Taiwan Province chinoise) et MOL. China Shipping est la seule

TABLEAU 54

## Répartition des porte-conteneurs dans les pays d'Asie, mai 2004

| <i>Pays</i>                          | <i>Répartition de la flotte</i> |                | <i>Capacité EVP par navire</i> |                | <i>Nombre de services de ligne réguliers</i> |
|--------------------------------------|---------------------------------|----------------|--------------------------------|----------------|--|
|                                      | <i>EVP</i>                      | <i>Navires</i> | <i>Maximum</i>                 | <i>Moyenne</i> |  |
| <b>Bahreïn</b>                       | 14 088                          | 9              | 2 672                          | 1 565          | 9  |
| <b>Bangladesh</b>                    | 22 209                          | 37             | 1 034                          | 600            | 20   |
| <b>Brunei Darussalam</b>             | 7 478                           | 18             | 802                            | 415            | 12   |
| <b>Cambodge</b>                      | 8 999                           | 15             | 1 158                          | 600            | 16   |
| <b>Chine</b>                         | 3 678 340                       | 1 188          | 8 063                          | 3 096          | 827  |
| <b>Chypre</b>                        | 64 617                          | 72             | 3 250                          | 897            | 44   |
| <b>Géorgie</b>                       | 3 000                           | 6              | 700                            | 500            | 6  |
| <b>Hong Kong, Chine</b>              | 3 544 505                       | 1 115          | 8 063                          | 3 179          | 717  |
| <b>Inde</b>                          | 435 954                         | 237            | 6 420                          | 1 839          | 184  |
| <b>Indonésie</b>                     | 256 692                         | 189            | 3 842                          | 1 358          | 175  |
| <b>Iran, République islamique d'</b> | 84 916                          | 50             | 3 300                          | 1 698          | 31   |
| <b>Irak</b>                          | 886                             | 6              | 380                            | 148            | 9  |
| <b>Israël</b>                        | 175 137                         | 99             | 4 992                          | 1 769          | 60   |
| <b>Japon</b>                         | 1 860 586                       | 752            | 6 600                          | 2 474          | 540  |
| <b>Jordanie</b>                      | 46 232                          | 34             | 3 091                          | 1 360          | 24   |
| <b>Corée, République de</b>          | 1 967 683                       | 699            | 6 978                          | 2 815          | 546  |
| <b>Koweït</b>                        | 14 878                          | 10             | 2 672                          | 1 488          | 13   |
| <b>Liban</b>                         | 47 327                          | 62             | 1 911                          | 763            | 36   |
| <b>Malaisie</b>                      | 1 773 835                       | 621            | 8 063                          | 2 856          | 452  |
| <b>Maldives</b>                      | 6 624                           | 10             | 1 158                          | 662            | 7  |
| <b>Myanmar</b>                       | 6 933                           | 15             | 712                            | 462            | 10   |
| <b>Oman</b>                          | 213 712                         | 79             | 6 420                          | 2 705          | 34   |
| <b>Pakistan</b>                      | 224 614                         | 109            | 4 038                          | 2 061          | 82   |
| <b>Philippines</b>                   | 122 806                         | 131            | 1 923                          | 937            | 117  |
| <b>Qatar</b>                         | 3 809                           | 11             | 841                            | 346            | 4  |
| <b>Arabie saoudite</b>               | 791 020                         | 280            | 6 750                          | 2 825          | 144  |
| <b>Singapour</b>                     | 2 381 624                       | 914            | 8 063                          | 2 606          | 656  |
| <b>Sri Lanka</b>                     | 725 181                         | 263            | 5 774                          | 2 757          | 167  |
| <b>République arabe syrienne</b>     | 32 589                          | 48             | 1 911                          | 679            | 29   |
| <b>Taiwan Province chinoise</b>      | 1 959 434                       | 629            | 8 063                          | 3 115          | 403  |
| <b>Thaïlande</b>                     | 362 511                         | 202            | 6 200                          | 1 795          | 145  |
| <b>Turquie</b>                       | 221 410                         | 208            | 4 350                          | 1 064          | 139  |
| <b>Émirats arabes unis</b>           | 724 792                         | 276            | 6 750                          | 2 626          | 177  |
| <b>Viet Nam</b>                      | 85 702                          | 93             | 1 888                          | 922            | 95   |
| <b>Yémen</b>                         | 117 821                         | 46             | 5 762                          | 2 561          | 35   |

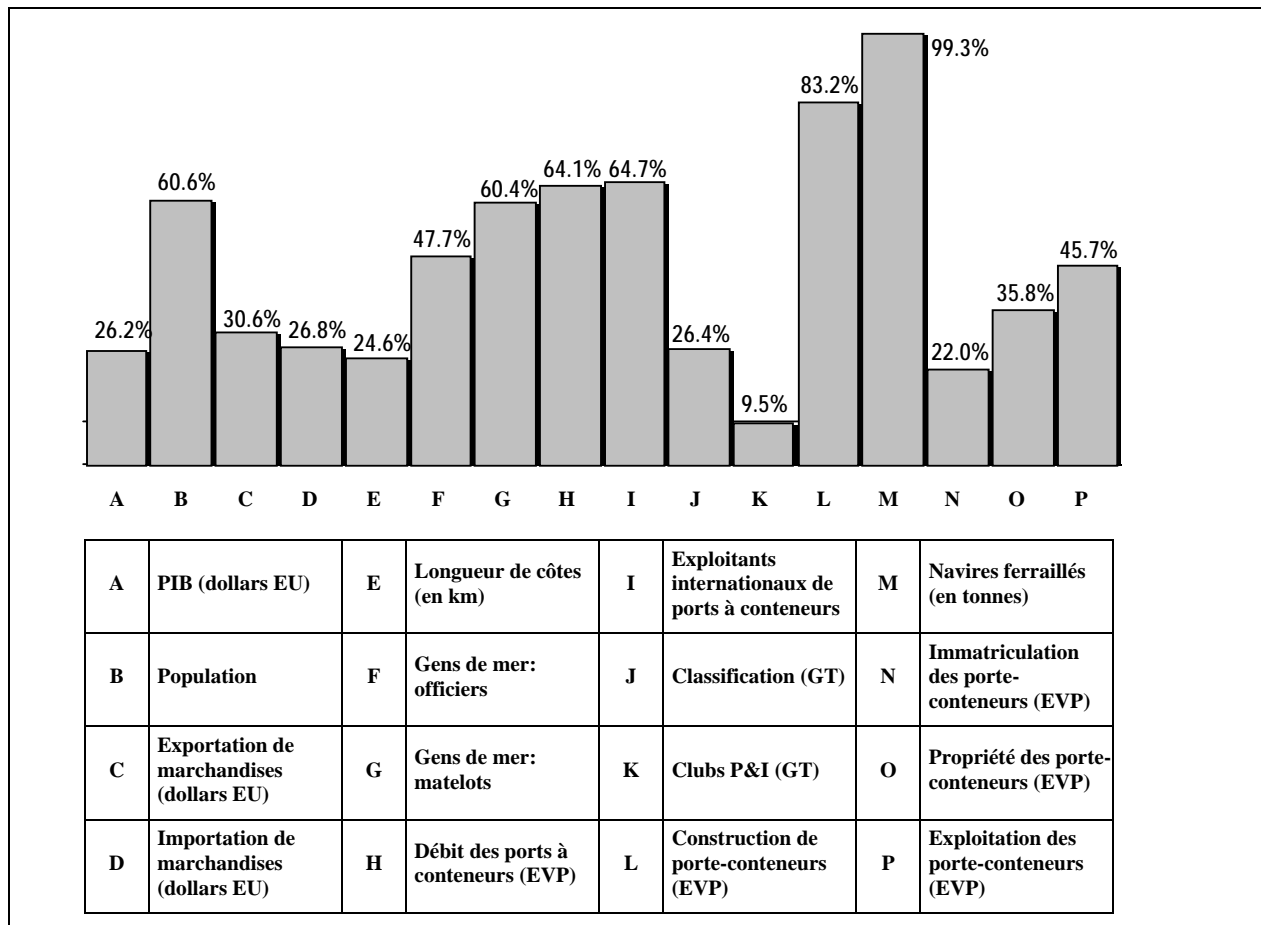
Source : [www-ci-online.co.uk](http://www-ci-online.co.uk), 30 avril 2004.

Note : La répartition de la flotte indique le nombre de navires et la capacité EVP totale de l'ensemble des navires déployés sur les services de ligne réguliers faisant escale dans les ports des pays considérés.

GRAPHIQUE 15

## Profil maritime de l'Asie

(pourcentage des totaux mondiaux)



Source : CNUCED, selon des données fournies par diverses sources. Pour plus de détails, voir le texte. Les données concernent l'année 2004 ou la dernière année pour laquelle des informations sont disponibles. Pour plus de détails sur les sources et les années, voir le texte.

TABLEAU 55

## Déploiement de la flotte de porte-conteneurs sur les routes intra-Asie, avril 2004

| Route                                   | Navires déployés | EVP déployés | Taille moyenne des navires |
|---|------------------|--------------|----------------------------|
| Asie de l'Est – Asie du Nord-Est        | 374              | 741 879      | 1 984                      |
| Extrême-Orient – Moyen-Orient           | 186              | 632 201      | 3 399                      |
| Extrême-Orient – Sous-continent indien  | 233              | 631 196      | 2 709                      |
| Cabotage dans l'Est asiatique           | 274              | 622 246      | 2 271                      |
| Est asiatique – Asie du Sud-Est         | 305              | 616 414      | 2 021                      |
| Sous-continent indien – Asie du Sud-Est | 145              | 320 148      | 2 208                      |
| Sous-continent indien – Moyen-Orient    | 125              | 291 363      | 2 331                      |
| Asie du Nord-Est – Sud-Est asiatique    | 177              | 283 543      | 1 602                      |
| Extrême-Orient – Mer rouge              | 71               | 244 854      | 3 449                      |
| Cabotage dans le Sud-Est asiatique      | 192              | 236 349      | 1 231                      |

Source : Containerisation International Online, 30 avril 2004.

TABLEAU 56

## Compagnies assurant des services de ligne en Asie

| Classement mondial | Nom de la compagnie | Pays/territoire               | EVP existants | EVP existants, en % du total mondial | Porte-conteneurs existants | Taille moyenne des navires existants | EVP en commande | EVP en commande en % des EVP existants | Porte-conteneurs en commande | Taille moyenne des navires en commande | Taille moyenne des navires en commande en % de la taille moyenne des navires existants |
|--------------------|---------------------|-------------------------------|---------------|--------------------------------------|----------------------------|--------------------------------------|-----------------|--|------------------------------|--|--|
| 3                  | Evergreen           | Taiwan Province chinoise      | 455 000       | 5,91                                 | 158                        | 2 880                                | 152 000         | 33                                     | 22                           | 6 909                                  | 240  |
| 6                  | APL                 | Singapour                     | 287 000       | 3,73                                 | 87                         | 3 299                                | 29 000          | 10                                     | 6                            | 4 833                                  | 147  |
| 7                  | Hanjin              | République de Corée           | 287 000       | 3,73                                 | 78                         | 3 679                                | 72 000          | 25                                     | 10                           | 7 200                                  | 196  |
| 8                  | NYK                 | Japon                         | 260 000       | 3,38                                 | 95                         | 2 737                                | 82 000          | 32                                     | 10                           | 8 200                                  | 300  |
| 9                  | COSCO               | Chine                         | 232 000       | 3,01                                 | 107                        | 2 168                                | 131 000         | 56                                     | 20                           | 6 550                                  | 302  |
| 10                 | China Shipping      | Chine                         | 218 000       | 2,83                                 | 102                        | 2 137                                | 239 000         | 110                                    | 38                           | 6 289                                  | 294  |
| 11                 | OOCL                | Hong Kong, Chine              | 204 000       | 2,65                                 | 56                         | 3 643                                | 79 000          | 39                                     | 11                           | 7 182                                  | 197  |
| 12                 | K-line              | Japon                         | 198 000       | 2,57                                 | 66                         | 3 000                                | 107 000         | 54                                     | 19                           | 5 632                                  | 188  |
| 14                 | ZIM                 | Israël                        | 187 000       | 2,43                                 | 85                         | 2 200                                | 28 000          | 15                                     | 6                            | 4 667                                  | 212  |
| 15                 | MOL                 | Japon                         | 181 000       | 2,35                                 | 58                         | 3 121                                | 83 000          | 46                                     | 12                           | 6 917                                  | 222  |
| 18                 | Yang Ming           | Taiwan Province chinoise      | 160 000       | 2,08                                 | 58                         | 2 759                                | 64 000          | 40                                     | 18                           | 3 556                                  | 129  |
| 20                 | Hyundai             | République de Corée           | 141 000       | 1,83                                 | 37                         | 3 811                                | 34 000          | 24                                     | 5                            | 6 800                                  | 178  |
| 21                 | PIL                 | Singapour                     | 117 000       | 1,52                                 | 91                         | 1 286                                | 26 000          | 22                                     | 12                           | 2 167                                  | 169  |
| 22                 | Wan Hai             | Taiwan Province chinoise      | 97 000        | 1,26                                 | 67                         | 1 448                                | 52 000          | 54                                     | 18                           | 2 889                                  | 200  |
| 23                 | UASC                | Émirats arabes unis           | 76 000        | 0,99                                 | 34                         | 2 235                                | -               | 0                                      | -                            | n.d.                                   | n.d.   |
| 25                 | IRISL               | Iran, République islamique d' | 53 000        | 0,69                                 | 57                         | 930                                  | 19 000          | 36                                     | 8                            | 2 375                                  | 255  |

Source : Calculs de la CNUCED, d'après des données fournies par Dyna Liners 20/2004, mai.

compagnie, parmi les 25 leaders mondiaux, dont le carnet de commande représente en fait un tonnage plus important que celui de la flotte armée ou exploitée actuellement<sup>20</sup>

Hyundai (République de Corée), Hanjin, OOCL (Hong Kong, Chine), APL et MOL sont les compagnies possédant les plus gros navires de la flotte existante. En ce qui concerne les navires en commande, les compagnies ayant commandé les plus gros navires seront NYK, Hanjin, OOCL,

MOL et Evergreen. IRISL (République islamique d'Iran), PIL (Singapour), Wan Hai et China Shipping ont les plus petits navires existants, du fait que ces compagnies se spécialisent dans le trafic régional et d'apport. Toutefois, IRISL et China Shipping figurent également parmi les compagnies pour lesquelles on prévoit le plus fort taux de croissance de la taille moyenne des navires; il en va de même pour COSCO, NYK et Evergreen.

Conjointement, les 16 premières compagnies assurant des services de ligne en Asie possèdent 41 % de la capacité actuelle en EVP. La taille moyenne des navires en commande est de 5 567 EVP, soit plus du double de la taille moyenne des navires existants.

<sup>20</sup> Le carnet de commande n'est qu'un indicateur de la croissance prévue car, une fois que les navires sont livrés, ils peuvent être vendus ou affrétés, ou peuvent remplacer la capacité de transport EVP actuelle.

TABLEAU 57

## Flotte des pays en développement d'Asie battant pavillon national, janvier 2004

| État du pavillon              |                                    | Âge des navires |         |           |           |                | Total général |
|-------------------------------|------------------------------------|-----------------|---------|-----------|-----------|----------------|---------------|
|                               |                                    | 0-4 ans         | 5-9 ans | 10-14 ans | 15-19 ans | 20 ans et plus |               |
| Arabie saoudite               | Nombre de navires                  | 0%              | 6%      | 0%        | 9%        | 85%            | 65            |
|                               | Tpl                                | 0%              | 11%     | 0%        | 3%        | 86%            | 1 722 728     |
|                               | Taille moyenne des navires, en tpl |                 | 48 560  |           | 8 257     | 26 890         | 26 504        |
| Bahreïn                       | Nombre de navires                  | 7%              | 13%     | 0%        | 0%        | 80%            | 15            |
|                               | Tpl                                | 48%             | 31%     | 0%        | 0%        | 20%            | 317 248       |
|                               | Taille moyenne du navire, en tpl   | 153 019         | 49 924  |           |           | 5365           | 21 150        |
| Brunéi                        | Nombre de navires                  | 11%             | 11%     | 33%       | 11%       | 33%            | 9             |
|                               | Tpl                                | 8%              | 16%     | 47%       | 4%        | 26%            | 3 105         |
|                               | Taille moyenne des navires, en tpl | 250             | 500     | 482       | 118       | 264            | 345           |
| Cambodge                      | Nombre de navires                  | 1%              | 0%      | 3%        | 9%        | 87%            | 591           |
|                               | Tpl                                | 0%              | 0%      | 2%        | 3%        | 95%            | 2 831 501     |
|                               | Taille moyenne des navires, en tpl | 2 835           | 3 000   | 2 655     | 1 739     | 5 191          | 4 791         |
| Corée, République de          | Nombre de navires                  | 2%              | 8%      | 14%       | 24%       | 52%            | 810           |
|                               | Tpl                                | 1%              | 21%     | 18%       | 34%       | 26%            | 9 592 313     |
|                               | Taille moyenne des navires, en tpl | 4 694           | 29 835  | 15 492    | 17 141    | 5 977          | 11 842        |
| Émirats arabes unis           | Nombre de navires                  | 2%              | 7%      | 6%        | 7%        | 78%            | 101           |
|                               | Tpl                                | 12%             | 12%     | 4%        | 2%        | 70%            | 868 837       |
|                               | Taille moyenne des navires, en tpl | 53 266          | 14 898  | 5 170     | 2 506     | 7 715          | 8 602         |
| Hong Kong, Chine              | Nombre de navires                  | 23%             | 28%     | 17%       | 10%       | 22%            | 699           |
|                               | Tpl                                | 32%             | 27%     | 21%       | 9%        | 12%            | 34 213 042    |
|                               | Taille moyenne des navires, en tpl | 66 671          | 46 959  | 60 825    | 45 099    | 25 915         | 48 946        |
| Inde                          | Nombre de navires                  | 5%              | 14%     | 15%       | 18%       | 48%            | 374           |
|                               | Tpl                                | 9%              | 11%     | 19%       | 27%       | 35%            | 10 690 939    |
|                               | Taille moyenne des navires, en tpl | 50 459          | 21 154  | 36 018    | 44 072    | 20 557         | 28 585        |
| Indonésie                     | Nombre de navires                  | 1%              | 3%      | 6%        | 5%        | 85%            | 1405          |
|                               | Tpl                                | 2%              | 2%      | 4%        | 10%       | 82%            | 4 416 795     |
|                               | Taille moyenne des navires, en tpl | 7 364           | 1 948   | 2 076     | 5 944     | 3 052          | 3 144         |
| Iran, République islamique d' | Nombre de navires                  | 19%             | 16%     | 4%        | 18%       | 43%            | 153           |
|                               | Tpl                                | 49%             | 26%     | 0%        | 10%       | 15%            | 8 184 165     |
|                               | Taille moyenne des navires, en tpl | 139 030         | 85 885  | 3 530     | 28 967    | 18 210         | 53 491        |
| Irak                          | Nombre de navires                  | 0%              | 0%      | 0%        | 0%        | 100%           | 19            |
|                               | Tpl                                | 0%              | 0%      | 0%        | 0%        | 100%           | 140 727       |
|                               | Taille moyenne des navires, en tpl |                 |         |           |           | 7 407          | 7 407         |
| Jordanie                      | Nombre de navires                  | 0%              | 0%      | 0%        | 33%       | 67%            | 9             |
|                               | Tpl                                | 0%              | 0%      | 0%        | 13%       | 87%            | 379 095       |
|                               | Taille moyenne des navires, en tpl |                 |         |           | 16 793    | 54 786         | 42 122        |

TABLEAU 57 (suite)

| État du pavillon          |                                    | Âge des navires |         |           |           |                | Total général |
|---------------------------|------------------------------------|-----------------|---------|-----------|-----------|----------------|---------------|
|                           |                                    | 0-4 ans         | 5-9 ans | 10-14 ans | 15-19 ans | 20 ans et plus |               |
| Koweït                    | Nombre de navires                  | 2%              | 9%      | 13%       | 15%       | 62%            | 47            |
|                           | Tpl                                | 3%              | 21%     | 33%       | 12%       | 31%            | 3 455 275     |
|                           | Taille moyenne des navires, en tpl | 105 857         | 180 165 | 189 920   | 58 554    | 37 219         | 73 516        |
| Liban                     | Nombre de navires                  | 0%              | 1%      | 0%        | 3%        | 96%            | 72            |
|                           | Tpl                                | 0%              | 0%      | 0%        | 13%       | 87%            | 238 062       |
|                           | Taille moyenne des navires, en tpl |                 | 800     |           | 15345     | 2994           | 3 306         |
| Malaisie                  | Nombre de navires                  | 3%              | 20%     | 15%       | 10%       | 53%            | 457           |
|                           | Tpl                                | 9%              | 42%     | 19%       | 9%        | 21%            | 6 528 753     |
|                           | Taille moyenne des navires, en tpl | 41 269          | 30 798  | 18 061    | 12 714    | 5 745          | 14 286        |
| Maldives                  | Nombre de navires                  | 0%              | 0%      | 7%        | 4%        | 89%            | 45            |
|                           | Tpl                                | 0%              | 0%      | 1%        | 2%        | 97%            | 80 455        |
|                           | Taille moyenne des navires, en tpl |                 |         | 277       | 966       | 1 942          | 1 788         |
| Myanmar                   | Nombre de navires                  | 4%              | 20%     | 0%        | 10%       | 66%            | 50            |
|                           | Tpl                                | 23%             | 39%     | 0%        | 23%       | 15%            | 637 002       |
|                           | Taille moyenne des navires, en tpl | 72 917          | 24 897  |           | 29 497    | 2 870          | 12 740        |
| Oman                      | Nombre de navires                  | 0%              | 0%      | 0%        | 0%        | 100%           | 7             |
|                           | Tpl                                | 0%              | 0%      | 0%        | 0%        | 100%           | 1 017         |
|                           | Taille moyenne des navires, en tpl |                 |         |           |           | 145            | 145           |
| Pakistan                  | Nombre de navires                  | 0%              | 0%      | 12%       | 18%       | 71%            | 17            |
|                           | Tpl                                | 0%              | 0%      | 0%        | 38%       | 61%            | 485 195       |
|                           | Taille moyenne des navires, en tpl |                 |         | 542       | 62 247    | 24 781         | 28 541        |
| Philippines               | Nombre de navires                  | 4%              | 9%      | 8%        | 12%       | 67%            | 872           |
|                           | Tpl                                | 30%             | 28%     | 10%       | 9%        | 23%            | 6 598 746     |
|                           | Taille moyenne des navires, en tpl | 51 909          | 23 702  | 10 277    | 5 303     | 2 578          | 7 567         |
| Qatar                     | Nombre de navires                  | 26%             | 17%     | 9%        | 4%        | 43%            | 23            |
|                           | Tpl                                | 18%             | 34%     | 18%       | 12%       | 18%            | 760173        |
|                           | Taille moyenne des navires, en tpl | 22255           | 64788   | 69058     | 91717     | 13766          | 33051         |
| République arabe syrienne | Nombre de navires                  | 1%              | 1%      | 0%        | 3%        | 95%            | 166           |
|                           | Tpl                                | 2%              | 1%      | 0%        | 9%        | 88%            | 687 546       |
|                           | Taille moyenne des navires, en tpl | 6 175           | 8 650   |           | 12 616    | 3 819          | 4 142         |
| Singapour                 | Nombre de navires                  | 14%             | 25%     | 18%       | 12%       | 31%            | 916           |
|                           | Tpl                                | 21%             | 27%     | 27%       | 9%        | 16%            | 34 838 480    |
|                           | Taille moyenne des navires, en tpl | 57191           | 40316   | 58076     | 28369     | 19717          | 38 033        |
| Sri Lanka                 | Nombre de navires                  | 0%              | 0%      | 0%        | 17%       | 83%            | 23            |
|                           | Tpl                                | 0%              | 0%      | 0%        | 9%        | 91%            | 175 362       |
|                           | Taille moyenne des navires, en tpl |                 |         |           | 3 771     | 8 436          | 7 624         |
| Thaïlande                 | Nombre de navires                  | 6%              | 5%      | 3%        | 13%       | 74%            | 421           |
|                           | Tpl                                | 1%              | 9%      | 5%        | 23%       | 61%            | 3 271 847     |
|                           | Taille moyenne des navires, en tpl | 1 653           | 14 065  | 14 018    | 14 291    | 6 467          | 7 772         |
| Yémen                     | Nombre de navires                  | 0%              | 0%      | 0%        | 0%        | 100%           | 9             |
|                           | Tpl                                | 0%              | 0%      | 0%        | 0%        | 100%           | 114 771       |
|                           | Taille moyenne des navires, en tpl |                 |         |           |           | 12 752         | 12 752        |

Source : Lloyds Register Fairplay. Sont compris tous les types de navires assurant des services commerciaux de 100 tpl et plus.

### *Propriété des porte-conteneurs*

Les compagnies assurant des services de ligne ont tendance à affréter une grande proportion de leurs navires auprès d'armateurs non exploitants, dont beaucoup sont basés en Europe. La proportion de capacité possédée par la compagnie maritime elle-même est généralement plus élevée en Asie qu'en Europe. Début 2004, les plus importants armateurs asiens étaient Evergreen (Taiwan Province chinoise), COSCO (Chine), APL (Singapour), NYK (Japon) et K-Line (Japon).<sup>21</sup>

### *Navires battant pavillon national*

En ce qui concerne les pays en développement d'Asie (tableau 57), l'Indonésie est le pays qui possède le plus de navires battant pavillon national (1 405 unités); viennent ensuite Singapour (916), les Philippines (872), la République de Corée (810), Hong Kong, Chine (699) et le Cambodge (591). S'agissant de la capacité de transport de fret, les plus importantes flottes battant pavillon national sont celles de Singapour (34,8 millions de tpl), suivie par Hong Kong, Chine (34,2), l'Inde (10,7), la République de Corée (11,6), l'Iran (8,2) et les Philippines (6,6).

Quant à la taille moyenne des navires en tpl, les plus gros navires sont ceux du Koweït (73 516 tpl en moyenne); viennent ensuite la République islamique d'Iran (53 491), Hong Kong, Chine (48 946), la Jordanie (42 122), Singapour (38 033) et le Qatar (33 051). Quant à l'âge des navires, le Qatar possède la plus forte proportion de navires neufs, c'est-à-dire de navires ayant de zéro à quatre ans d'âge (26,1 %); viennent ensuite Hong Kong, Chine (23,2 %), la République islamique d'Iran (19 %), Singapour (13,8 %) et le Brunéi (11,1 %). Tous les navires battant pavillon de l'Irak, d'Oman et du Yémen ont 20 ans ou plus.

### *Construction de porte-conteneurs*

Neuf des dix principaux constructeurs de conteneurs sont implantés en Asie. Les cinq plus importants chantiers navals sont en République de Corée (Hyundai H.I., Samsung S.B., Hyundai Samho, Hanjin H.I. et Daewoo S.B.). D'autres chantiers de construction navale d'Asie figurant parmi les dix leaders sont Ishikawajima-Harima Heavy Industries (Japon), CSBS (Taiwan Province chinoise), Hyundai Mipo (République de Corée) et Mitsubishi H.I. (Japon). Pris ensemble, tous les

<sup>21</sup> Source: Clarkson Research Studies, mars 2004.

chantiers navals de la République de Corée construisent 62,3 % des EVP en commande, et l'ensemble des chantiers navals d'Asie ont 83,2 % de parts du marché. Le Japon est le deuxième plus gros constructeur de navires, la Chine occupant la quatrième place.<sup>22</sup>

### *Sociétés de classification*

Dix des 25 plus importantes sociétés de classification sont situées en Asie. Conjointement, elles sont responsables de 26 % des classifications mondiales de navires de commerce. La plus importante société d'Asie est basée au Japon; viennent ensuite des sociétés implantées en Chine, en République de Corée, en Indonésie, à Taiwan Province chinoise et en Inde.<sup>23</sup>

### *Clubs P&I*

La majorité des clubs P&I (Protection et Indemnisation) sont basés au Royaume-Uni. Le club asien le plus important est basé au Japon.<sup>24</sup>

### *Fabrication de conteneurs*

Quelque 90 % de tous les conteneurs sont fabriqués en Chine. Les deux constructeurs les plus importants sont CIMC et Singamas.<sup>25</sup>

### *Fabrication de grues navire-sol*

Début 2004, on recensait quelque 250 grues de ce type dans le monde entier. Le plus gros fournisseur de ce matériel est de loin la société ZPMC, basée à Shanghai, Chine. Cette société possède maintenant 55 % des parts de marché, contre 32 % il y a un an. Les trois autres principaux fabricants sont européens, encore que la fabrication ait souvent lieu en Chine, en Malaisie et dans d'autres pays d'Asie.<sup>26</sup>

### *Exploitants de ports à conteneurs*

Les parts de marché des exploitants portuaires mondiaux ont augmenté ces dernières années, notamment en raison de la privatisation

<sup>22</sup> Source: CNUCED, d'après des données de Clarkson Research Studies, avril 2004.

<sup>23</sup> Source: CNUCED, d'après des données de LR-Fairplay, janvier 2003.

<sup>24</sup> Source: CNUCED, d'après des données de Bow Wave E-newsletter, mars 2004.

<sup>25</sup> Voir le chapitre 6.

<sup>26</sup> Source: CNUCED, d'après des données de Cargo Systems, février 2004.



d'installations appartenant antérieurement à l'État, et également en raison des fusions et des acquisitions. La moitié des dix principaux exploitants portuaires sont associés à des compagnies maritimes. Parmi celles-ci, Evergreen, COSCO et Hanjin sont les trois plus importants exploitants portuaires d'Asie. D'autres exploitants sont liés à un important port à conteneurs. Hutchison, le principal exploitant portuaire du monde, a commencé à Hong Kong, Chine, PSA à Singapour et ICTSI aux Philippines.<sup>27</sup>

#### *Ferrailage de navires*

La quasi-totalité des opérations de ferrailage de navires ont lieu en Asie. L'Inde, le Bangladesh, la Chine et le Pakistan, pris conjointement, représentaient, entre 1994 et 2002, 97 % des activités mondiales de casse de navires. D'autres systèmes économiques d'Asie participant dans une certaine mesure à ce secteur sont la Turquie, le Viet Nam, les Philippines et Taiwan Province chinoise. En 2003, les activités de ferrailage de la Chine ont doublé, en partie en raison du bond de la demande nationale d'acier. Début 2004, les prix des navires envoyés à la casse ont considérablement augmenté à la suite de l'augmentation globale du prix des navires (voir le chapitre 4); le Bangladesh et la Chine sont deux pays qui ont acheté plus de gros pétroliers pour leurs chantiers de démolition que l'Inde.<sup>28</sup>

#### *Équipages*

Soixante pour cent des matelots du monde proviennent d'Asie, et notamment des Philippines, suivies par l'Indonésie, la Turquie, la Chine et l'Inde. En ce qui concerne les officiers, les Philippines et l'Indonésie sont encore les principaux pays d'origine, suivis par le Japon, la Turquie et l'Inde. Globalement, il y a deux fois plus de matelots que d'officiers parmi les gens de mer. En moyenne, les pays d'Asie fournissent 2,5 fois plus de matelots que d'officiers; seule la République de Corée, le Japon et Taiwan Province

chinoise fournissent plus d'officiers que de matelots.<sup>29</sup>

#### *Profils maritimes nationaux*

Ainsi qu'on l'a vu plus haut, les différentes activités commerciales maritimes sont concentrées dans certains pays d'Asie. Cette évolution a conduit à une situation où quelques pays d'Asie se spécialisent dans certains secteurs. Le tableau 58 illustre la participation des pays d'Asie à différents secteurs maritimes, en pourcentage du total mondial.

Un pourcentage élevé des gens de mer du monde sont des ressortissants des Philippines, de l'Indonésie et de la Turquie. Pour quelques pays plus petits comme la Géorgie et Sri Lanka, l'offre de gens de mer est également relativement importante; en d'autres termes, ces pays participent davantage à l'offre de gens de mer qu'à d'autres activités commerciales maritimes. Le Liban et la République arabe syrienne ont une participation relativement importante à l'offre d'officiers.

La Chine est le pays assurant de loin le plus gros débit de conteneurs de tous les ports d'Asie. Singapour et Hong Kong, Chine, participent essentiellement aux activités maritimes par le biais de leurs sociétés internationales respectives d'exploitation portuaire – Port of Singapore Authority et Hutchison Port Holdings – qui exploitent non seulement leur port national traditionnel, mais ont également élargi leurs activités et investi également dans des concessions et des privatisations portuaires à l'étranger.

Au Japon, la plus grosse part du marché est détenue par la société de classification Nippon Kaiji Kyokai. La République de Corée a, de loin, la plus importante part du marché des activités de construction de porte-conteneurs. L'Inde, le Bangladesh et le Pakistan possèdent les plus grosses parts du marché du ferrailage de navires.

À l'exception de Singapour, la plupart des pays d'Asie font immatriculer une grande partie de leur flotte dans des pays étrangers. Quelques petits pays, notamment le Cambodge, sont des pays de libre immatriculation.

<sup>27</sup> Source: CNUCED, d'après des données de Dyna Liners (2004), citant des consultants maritimes de Drewry (2003).

<sup>28</sup> Source: CNUCED, d'après des données de l'Agence danoise pour la protection de l'environnement, [http://www.mst.dk/udgiv/publications/2003/87-7972-588-0/html/kap02\\_eng.htm](http://www.mst.dk/udgiv/publications/2003/87-7972-588-0/html/kap02_eng.htm). Les données concernent les totaux pour 1994-2002. Les informations pour 2003 et 2004 sont disponibles sur CI-Online, 30 avril 2004, et sur la liste Lloyd's, 16 avril 2004.

<sup>29</sup> Source: CNUCED, d'après des données actualisées en 2000 sur la main-d'œuvre BIMCO/ISF. Ces derniers mois, des exigences plus strictes en matière de visas applicables aux gens de mer de certains pays à population majoritairement musulmane, ont entraîné une certaine évolution des structures traditionnelles d'emploi.



TABLEAU 58 (suite)

| Pays ou territoire       | Gens de mer : officiers | Gens de mer : matelots | Débit des ports à conteneurs (EVP) | Exploitants internationaux de ports à conteneurs (EVP) | Classification (GT) | Construction de porte-conteneurs (EVP) | Ferraillage de navires (tonnes) | Immatri-culation de porte-conteneurs (EVP) | Propriété de porte-conteneurs (EVP) | Exploitation de porte-conteneurs (EVP) |
|--------------------------|-------------------------|------------------------|------------------------------------|--|---------------------|--|---------------------------------|--|-------------------------------------|--|
| Singapour                | 0,160                   | 0,065                  | 6,308                              | <b>18,792</b>  |                     | 0,440                                  |                                 | 4,361                                      | 5,129                               | 4,605                                  |
| Sri Lanka                | 0,154                   | <b>1,212</b>           | 0,663                              |  |                     |  |                                 | 0,039                                      | 0,026                               | 0,010                                  |
| Taiwan Province chinoise | 1,073                   | 0,329                  | 4,357                              | 4,744  | 0,131               | 3,900                                  | 0,091                           | 0,669                                      | 5,351                               | <b>7,522</b>                           |
| Turkménistan             |                         |                        |                                    |  |                     |  |                                 | 0,003                                      | 0,003                               | <b>0,004</b>                           |
| Turquie                  | 3,543                   | <b>5,847</b>           | 0,667                              |  | 0,021               |  | 1,103                           | 0,668                                      | 0,886                               | 0,797                                  |
| Viet Nam                 | 0,624                   | 0,504                  | 0,533                              |  | 0,001               |  | <b>1,083</b>                    | 0,119                                      | 0,126                               | 0,096                                  |
| Yémen                    | 0,007                   | 0,003                  | <b>0,146</b>                       |  |                     |  |                                 | 0,000                                      | 0,002                               | 0,000                                  |

Source : CNUCED, d'après des données provenant de diverses sources. Pour plus de détails, voir le texte. Les chiffres sont des estimations fondées sur les données de 2004 ou sur les dernières informations disponibles. Chaque participation maximale estimative nationale figure en gras.

Taiwan Province chinoise possède, essentiellement par l'intermédiaire du groupe Evergreen, la plus grosse part de marché des activités de conteneurisation. Comme les autres principaux exploitants de Chine, la République de Corée et le Japon, ces compagnies maritimes exploitent généralement des flottes qu'elles ne possèdent qu'en partie, et affrètent une grande proportion des navires exploités. En revanche, Singapour et Hong Kong, Chine, possèdent davantage de parts de marché dans le domaine de la conteneurisation que dans celui de l'exploitation des porte-conteneurs.

#### D. ÉTUDE DE CERTAINS CAS

##### *Évolution des transports en Chine*

Dans plusieurs des chapitres précédents, l'évolution de la Chine a été mentionnée comme jouant un rôle particulièrement important en ce qui concerne l'offre et la demande de services maritimes. S'agissant de l'offre, les compagnies de navigation chinoises (tableau 56) figurent parmi celles qui se développent le plus rapidement, et le pays abrite les plus importants fabricants de conteneurs et de grues. En ce qui concerne la demande, les exportations chinoises conteneurisées croissent au rythme de près de 18 % par an et représentent actuellement près du quart du total mondial (tableau 51). De ce fait, les ports chinois figurent également parmi ceux qui se développent le plus rapidement dans le monde, avec des

augmentations annuelles du débit portuaire se situant entre environ 18 et 153 % dans les ports principaux (tableau 59).

Quant au volume, 70,5 % du débit des ports chinois sont assurés par le trafic de cabotage, et 37,7 % par les ports intérieurs (graphique 16). En 2003, le débit portuaire du commerce étranger a augmenté de 23,7 % et le débit du cabotage de 15,5 %. Par rapport à l'année précédente, la croissance du port de Shanghai pour le premier trimestre de 2004 aurait été de 26,5 %.

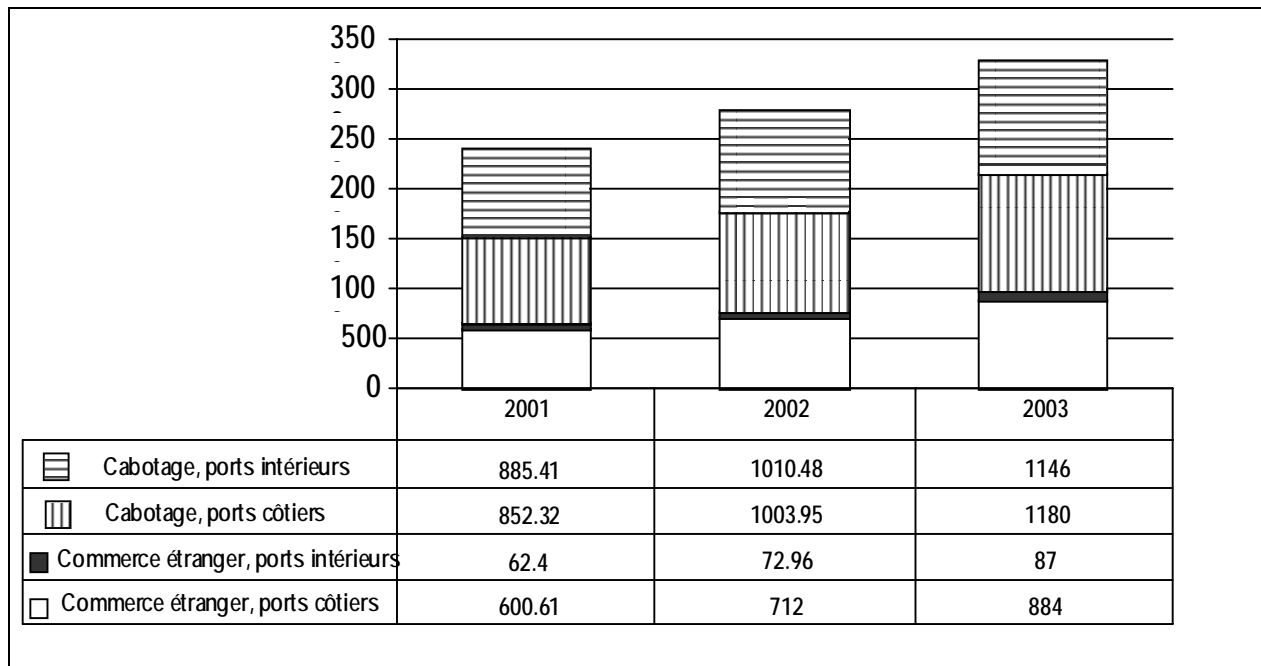
La Chine figure parmi les quelques pays d'Asie qui participent pratiquement à l'ensemble des sous-secteurs maritimes, ainsi qu'on peut le voir d'après le tableau 58. Pour mettre cette participation en perspective, le graphique 17 montre un profil maritime de la Chine, y compris la participation du pays à la production, au commerce et aux exportations conteneurisées sur le plan global.

En dépit du rôle important qu'elle joue en termes absolus, par comparaison avec son poids relatif au regard de la population mondiale, la Chine n'occupe actuellement qu'une part relativement restreinte du marché dans maints secteurs maritimes. Ce pays est très présent dans les exportations conteneurisées, surtout en raison de ses échanges commerciaux avec l'Amérique du Nord. Il occupe également une grande place dans le débit des ports à conteneurs, mais cette place n'est pas aussi importante qu'on pourrait s'y attendre compte tenu du volume de ses échanges.

GRAPHIQUE 16

## Débit des ports chinois, 2001-2003

(en millions de tonnes)

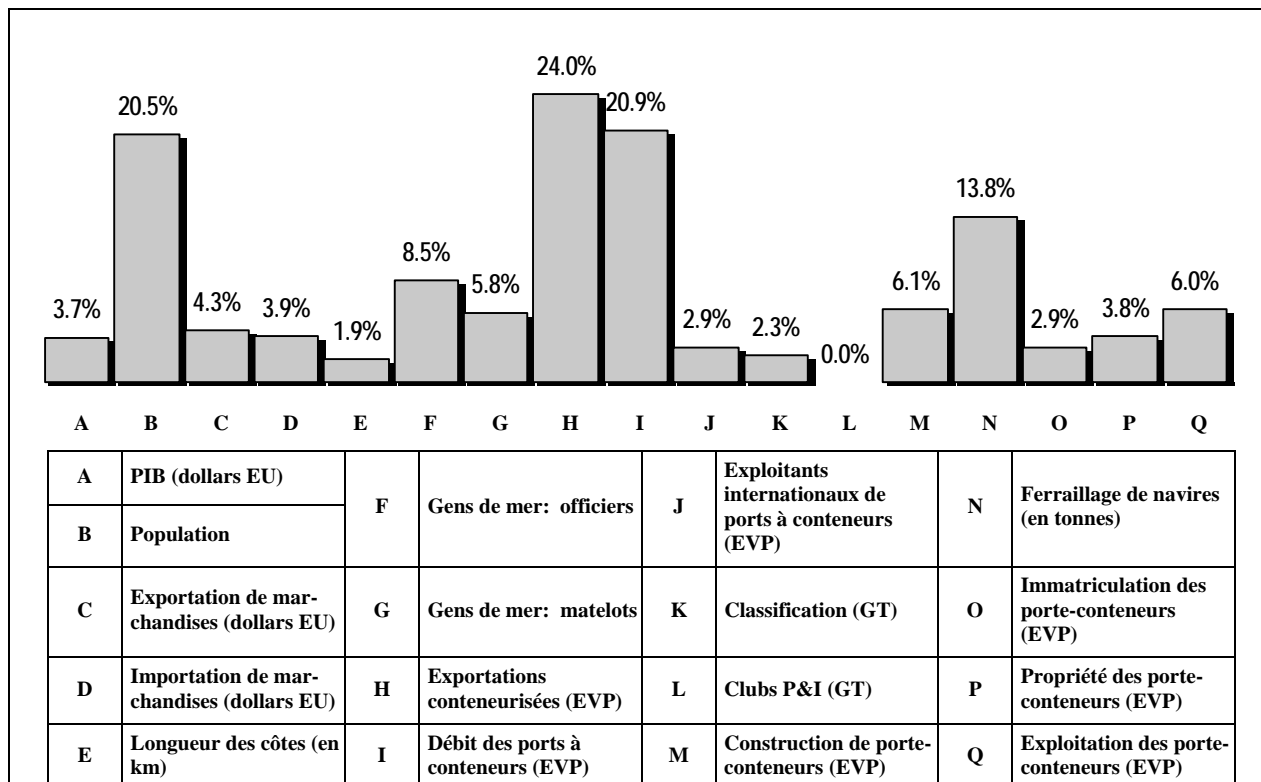


Source : Ministère de la communication de la République populaire de Chine, 2003 et 2004.

GRAPHIQUE 17

## Profil maritime de la Chine

(en pourcentages des totaux mondiaux)



Source : CNUCED, estimations fondées sur des données relatives à 2004 ou sur les informations les plus récentes.

Cela s'explique par le volume encore faible des transbordements, domaine dans lequel les pays voisins comme Singapour, Hong Kong, Chine, et également Sri Lanka, prennent une part beaucoup plus importante du marché. La Chine est aussi très présente sur le marché du ferrailage des navires, et cette activité s'est beaucoup développée ces derniers mois en raison de la demande nationale d'acier.

En ce qui concerne l'immatriculation, la propriété et l'exploitation des porte-conteneurs, la Chine possède une structure industrielle assez

typique pour un pays qui accueille d'importantes compagnies maritimes assurant des services de ligne. Ces compagnies possèdent généralement entre la moitié et les deux tiers de leurs navires, le reste de la capacité exploitée étant affrété. Les tonnages armés et affrétés sont souvent immatriculés dans des pays étrangers à libre immatriculation. En ce qui concerne les transports nationaux en Chine, le graphique 18 illustre la répartition modale entre les voies navigables intérieures, la route, le rail et les lignes aériennes.

TABLEAU 59

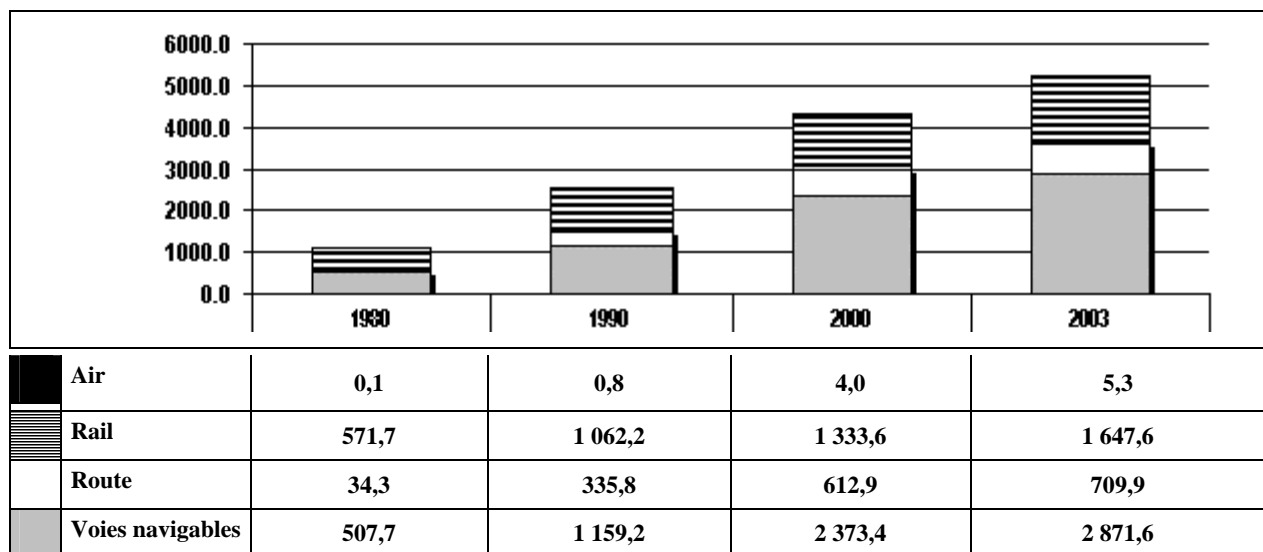
**Les dix principaux ports à conteneurs de Chine continentale, 2002 et 2003**  
(EVP)

| Classement | Port      | 2002      | 2003       | Croissance |
|------------|-----------|-----------|------------|------------|
| 1          | Shanghai  | 8 611 890 | 11 370 000 | 31,00%     |
| 2          | Shenzhen  | 7 613 754 | 10 650 000 | 39,30%     |
| 3          | Quingdao  | 3 410 000 | 4 230 000  | 24,30%     |
| 4          | Tianjin   | 2 408 100 | 3 020 000  | 25,20%     |
| 5          | Ningbo    | 1 859 000 | 2 772 200  | 48,60%     |
| 6          | Guangzhou | 2 172 800 | 2 760 000  | 27,10%     |
| 7          | Xiamen    | 1 754 370 | 2 330 000  | 32,90%     |
| 8          | Dalian    | 1 367 192 | 1 670 590  | 23,50%     |
| 9          | Zhongshan | 642 400   | 756 100    | 17,70%     |
| 10         | Jiangmen  | 468 000   | 744 200    | 153,30%    |

Source : Ministère de la communication de la République populaire de Chine et Cargo Systems, août 2004.

GRAPHIQUE 18

**Transports nationaux en Chine**  
(en milliards de tonnes-km)



Source : CNUCED, selon des données du Ministère de la communication de la République populaire de Chine : "Rapport 2002 sur l'évolution de la navigation maritime chinoise" et mise à jour pour 2003.

Note : Y compris le transport intérieur et côtier des marchandises importées et exportées.

De 1980 à 2003, le transport sur les voies navigables intérieures est passé de 45,6 % à 54,9 % des tonnes-km transportées en Chine, pour atteindre 2,972 milliards de tonnes-km en 2003. Au cours de ces 23 années, le tonnage transporté par les voies navigables a augmenté au taux annuel moyen de 7,8 %.

Au cours des années 80, le rail était encore le mode de transport le plus important. Il a toutefois perdu des parts de marché depuis lors, et, en 2003, il ne transportait plus que 31,5 % des tonnes-km. Les transports par voie ferrée se sont développés en moyenne de 4,7 % annuellement depuis 1980, avec une forte accélération depuis 2000, ce qui a permis à ce mode de transport de récupérer une partie des parts de marché perdues. En fait, avec une augmentation de 9,3 % en 2003, le rail a enregistré son taux de croissance le plus élevé parmi tous les principaux modes de transport au cours de cette année.

En chiffres relatifs, le fret aérien a enregistré son taux de croissance le plus élevé, avec près de 19 % de croissance par an depuis 1980; toutefois, il ne représente encore que 0,1 % du total des tonnes-km transportées en Chine. En 2003, son taux de croissance a atteint 5,5 %.

Les transports routiers se sont développés au taux de 14,5 % par an depuis 1980, pour représenter 13,6 % de l'ensemble des tonnes-km transportées en 2003. En 2003, la croissance a été de 4,7 %.

Pour l'ensemble des modes de transport, le transport des marchandises en Chine a augmenté en moyenne de 7 % par an depuis 1980, pour atteindre 5,234 milliards de tonnes-km en 2003.

#### *Évolution des transports en Asie du Sud-Est : Cambodge et République démocratique populaire lao*

Le Cambodge et la République démocratique populaire lao figurent parmi les pays moins développés de l'Asie du Sud-Est. Alors que le Cambodge a pu bénéficier d'une récente amélioration de son infrastructure populaire, la République démocratique populaire lao doit surmonter des obstacles supplémentaires en raison de son statut de pays sans littoral.

La structure commerciale du Cambodge a évolué ces dernières années : ce pays qui exportait essentiellement des produits de base et importait des produits finis, importe dorénavant des produits à transformer et participe de ce fait aux processus globaux de production. Cette participation n'aurait

pas été possible sans une amélioration de l'infrastructure et des services de transport, ce qui a permis au Cambodge de tirer parti de l'Accord multifibre. Les exportations de vêtements du Cambodge, comme les importations nécessaires de composants, sont essentiellement transportées par porte-conteneurs. De 1998 à 2003, les importations conteneurisées (en tonnes) passant par les ports cambodgiens ont augmenté de 66 % et les exportations conteneurisées de 81 %. Parallèlement, les exportations de bois de construction ont pratiquement cessé, alors que les importations de ciment par les ports nationaux augmentaient de 160 %. Globalement, au cours des cinq années 1997-2002, le PIB du Cambodge (en dollars EU) a augmenté de 24 % tandis que son commerce extérieur augmentait de 108 %. En 2003, les exportations et les importations ont augmenté de 12,5 % et 11,9 % respectivement.

Les investisseurs étrangers et nationaux dans l'industrie cambodgienne du vêtement exerçaient antérieurement de fortes pressions sur les ports pour accroître leur efficacité et réduire la bureaucratie. De ce fait, les procédures administratives appliquées par les deux principaux ports de Phnom Penh et de Sihanoukville ont été simplifiées. Toutefois, des obstacles semblent persister au niveau de l'administration portuaire, ainsi que pour les douanes et d'autres autorités publiques, selon ce que prétendent les importateurs et les exportateurs. En ce qui concerne les marchandises en transit entrant au Cambodge par l'intermédiaire de ports vietnamiens, même si elles sont transportées par voies navigables sur le Mékong, le franchissement des frontières continue d'être soumis à des contrôles prolongés. Ces contrôles sont en fait de nature à atténuer la concurrence entre ports vietnamiens et ports cambodgiens, ce qui fait que la plupart des importateurs et des exportateurs n'ont pas vraiment la possibilité de choisir des ports de remplacement. Si l'on veut que l'industrie du vêtement et d'autres industries cambodgiennes poursuivent leur développement, il faudra que les procédures portuaires et douanières, ainsi que les contrôles aux frontières soient encore simplifiés.

Jusqu'au début des années 90, le Cambodge ne connaissait pratiquement pas de commerce conteneurisé, notamment en raison de l'insécurité des transports internes. La plupart des importations et des exportations à destination ou en provenance de la capitale Phnom Penh parvenaient à son port fluvial sur le Mékong au moyen de barges, c'est-à-dire par les voies navigables. Les cargaisons devaient être transbordées dans des terminaux situés à proximité de Ho Chi Minh Ville, du fait

que le Mékong transite par le Viet Nam. L'amélioration de la sécurité et la réalisation d'une nouvelle route à péage de 214 km entre Sihanoukville, le seul port en eaux profondes du Cambodge et Phnom Penh a permis, ces dernières années, d'augmenter le trafic des marchandises internationales à Sihanoukville, en provenance ou à destination de Phnom Penh. Le débit du trafic conteneurisé de Sihanoukville a presque doublé au cours des cinq dernières années pour atteindre 181 286 EVP en 2003. En même temps, le port de Phnom Penh a bénéficié d'améliorations en vertu d'accords de transit conclus avec le Viet Nam, ainsi que d'investissements dans le matériel de manutention des conteneurs dans le port lui-même, ce qui a permis de faire passer les activités de manutention de conteneurs de pratiquement zéro à près de 1 000 EVP par mois en 2004. Ces activités comprennent le transbordement des conteneurs arrivant sur des chalands en provenance de petits ports fluviaux situés en amont. Toutefois, de nombreuses régions rurales du pays ne sont pas encore desservies par un réseau routier adéquat ou par des voies navigables menant à des ports, et la conteneurisation commence seulement à atteindre quelques centres économiques.

La République démocratique populaire lao est le seul pays sans littoral de l'Asie du Sud-Est et il a des frontières avec la Thaïlande, le Viet Nam, le Cambodge et la Chine. Ce pays dispose d'une infrastructure de base limitée et il ne possède aucun réseau ferroviaire. Les principaux modes de transport sont terrestres ou empruntent les voies navigables intérieures. La République démocratique populaire lao dépend essentiellement des pays voisins pour ses exportations et ses importations. En 2002, près de la moitié du volume exporté, représentant une valeur de 443 millions de dollars, était destinée à des pays voisins, le Viet Nam étant la principale destination des exportations avec une part de 26 %. En ce qui concerne les importations, la dépendance à l'égard des pays voisins est encore plus accusée. Sur un total de 763 millions de dollars, plus de 80 % des importations de la République démocratique populaire lao venaient de pays voisins, la Thaïlande étant la principale origine des importations, avec une part de 58 %.<sup>30</sup>

Quatre-vingt quinze % des marchandises en transit de ce pays passent par des ports de Thaïlande et les autres par des ports vietnamiens. À quelque 670 km de Vientiane (République démocratique populaire lao), le port de Bangkok (Thaïlande) est considéré comme le site de transit

le plus adéquat. En ce qui concerne les exportations, la durée de l'acheminement des cargaisons de Vientiane à Bangkok par la route est comprise entre 17 et 31 heures, et le coût est de 700 dollars par EVP. Les délais de franchissement des frontières et les coûts correspondants représentent environ 30 % et 20 %, respectivement, du chiffre total. En ce qui concerne les importations, le coût total et la durée seraient beaucoup plus élevés. Le franchissement de la frontière entre la Thaïlande et la République démocratique populaire lao peut demander plus d'un mois pour le dédouanement des importations. Le coût du transport terrestre du port de Bangkok à Vientiane, soit environ 1 200 à 1 500 dollars, est presque le double de celui des exportations, étant donné que les tarifs du fret transporté par la route doivent compenser les retours à vide. Une autre solution consisterait à passer par des ports vietnamiens. Toutefois, cette solution n'est guère populaire en raison d'une infrastructure inadéquate, d'obstacles administratifs et d'une activité portuaire limitée. La durée moyenne du trajet de Vientiane au port de Danang (Viet Nam) est d'environ trois jours, soit trois fois la durée moyenne de franchissement du corridor menant à Bangkok. Les coûts sont estimés à 1 650 dollars par EVP, soit plus du double du coût de l'acheminement au port de Bangkok. De plus, les importations passant par ce port peuvent être soumises à d'imprévisibles délais dans le port lui-même<sup>31</sup>.

Les efforts déployés par la République démocratique populaire lao pour améliorer le transport de transit se sont déroulés dans le cadre de la coopération bilatérale, et notamment les accords bilatéraux de transit passés avec la Thaïlande et le Viet Nam, ainsi qu'au niveau multilatéral, par exemple par l'intermédiaire de l'ANASE et dans le cadre de la sous-région du bassin élargi du Mékong. Toutefois, d'importants obstacles sont encore à surmonter.

#### *Pays sans littoral d'Asie centrale*

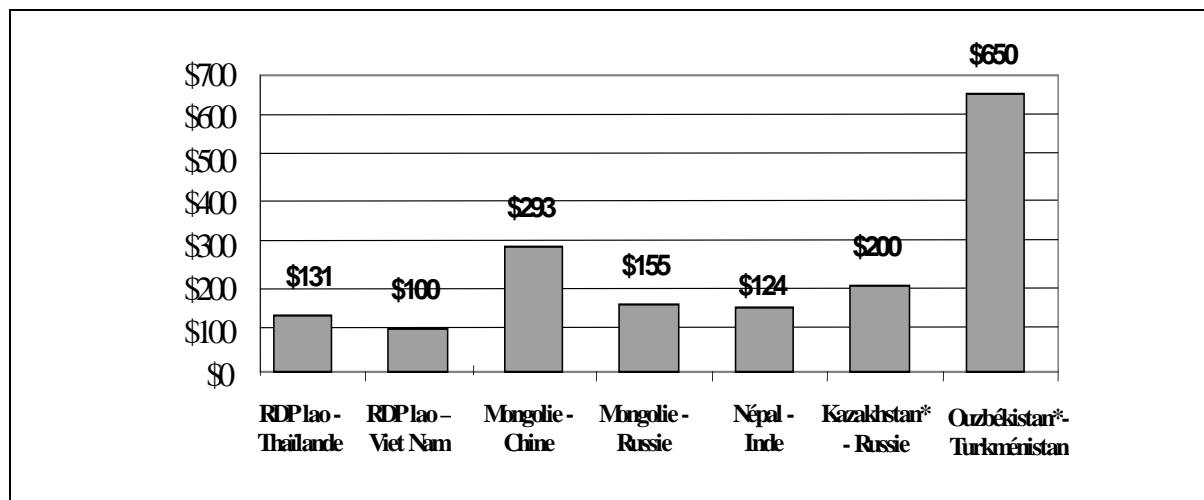
Les pays sans littoral d'Asie centrale subissent des coûts de transport élevés et des délais importants de transit, sans parler de la faible fréquence et de la faible fiabilité des services. Les coûts de franchissement des frontières entre le Kazakhstan et la Fédération de Russie sont estimés à 200 dollars et, entre l'Ouzbékistan et le Turkménistan, à 650 dollars (graphique 19).

<sup>30</sup> Source: ADB Key Indicators 2003.

<sup>31</sup> Source: UNESCAP, "Transit transport issues in landlocked and transit developing countries", New York, 2003.

GRAPHIQUE 19

**Comparaison des coûts de franchissement des frontières**  
(dollars EU par EVP)



Source : UNESCAP, "Transit transport issues in landlocked and transit developing countries", New York, 2003.

Le franchissement des frontières entre l'Ouzbékistan et le Turkménistan dure, selon les estimations, au moins 280 heures en moyenne<sup>32</sup>. L'Ouzbékistan est le seul pays au monde à être séparé d'un port de mer par au moins deux frontières internationales.

Dans bien des cas, les conteneurs qui parviennent à un port de mer de transit et dont la destination finale est un pays sans littoral sont vérifiés par les douanes du pays de transit, ce qui est considéré comme un obstacle non tarifaire au commerce. Ces difficultés, ainsi que la longueur et le coût des procédures douanières et des autres inspections effectuées dans le pays de transit et dans le pays sans littoral lui-même, représentent entre 10 et 15 % de la valeur des marchandises transportées par la route et 2 à 10 % des marchandises transportées par voie ferrée.<sup>33</sup>

En ce qui concerne Almaty, capitale du Kazakhstan, pays sans littoral, une comparaison de quatre corridors montre que les coûts par EVP et par km varient de 0,26 dollar par le rail à destination de Moscou à 1,90 dollar pour une liaison routière à destination de Urumqui (Chine)<sup>34</sup>. En moyenne, les coûts du transport ferroviaire sont inférieurs des deux tiers à ceux du transport routier. En chiffres

absolus, si l'on compare les quatre corridors, le transport routier d'Almaty à Baku est le plus cher, 5 300 dollars, et le transport par rail sur le même corridor celui qui prend le plus de temps : 18 jours.

Il existe un manque de coordination entre les pays de la région, et parmi les réformes suggérées, figure une approche régionale des politiques de commerce et de transport, et des procédures douanières. Les pays devraient s'efforcer de fixer des droits de transit communs et transparents, et d'appliquer des normes internationales de transport de fret telles que TIR et ASYCUDA.<sup>35</sup>

En ce qui concerne l'Afghanistan, ce pays joue un rôle important en tant que pays de transit éventuel pour d'autres membres de l'Organisation de coopération économique et il dépend lui-même lourdement du transit assuré par l'intermédiaire des pays voisins. En ce qui concerne le transit, les liaisons routières sont encore sporadiques, il n'y a guère de cartes routières et les contrôles sont multiples. Les pièces détachées et les ateliers de réparation des camions n'existent pratiquement pas. Le pays devra mettre en place un cadre institutionnel et réglementaire harmonisé avec les conventions et protocoles internationaux sur le commerce de transit et les transports.

<sup>32</sup> *Ibid.*

<sup>33</sup> H. Kerali, Banque mondiale, "Transport and trade linkages", présentation à la première réunion d'experts sur le développement des transports Europe-Asie, mars 2004, Almaty, Kazakhstan.

<sup>34</sup> *Op. cit.*

<sup>35</sup> Ces recommandations ont été mentionnées lors de la réunion du Groupe d'experts sur le développement du transport Europe-Asie, mars 2004, Almaty, Kazakhstan. Pour plus d'informations sur TIR, voir <http://www.unece.org/trans/bcf/tir>. Pour plus d'informations sur ASYCUDA, voir <http://www.asycuda.org>.



## ANNEXE I

### Classification des pays et territoires<sup>a, b, c, d</sup>

|                   |  |  |
|-------------------|--|--|
| <b>Code 1</b>     | Canada   | Etats-Unis   |
| <b>Code 2</b>     | Allemagne<br>Autriche<br>Belgique<br>Danemark<br>Espagne<br>Finlande<br>France<br>Gibraltar<br>Grèce<br>Îles Féroé<br>Irlande<br>Islande         | Israël<br>Italie<br>Luxembourg<br>Monaco<br>Norvège<br>Pays-Bas<br>Portugal<br>Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord<br>Suède<br>Suisse<br>Turquie |
| <b>Code 3</b>     | Japon  |  |
| <b>Code 4</b>     | Australie  | Nouvelle-Zélande   |
| <b>Code 5</b>     | Afrique du Sud   |  |
| <b>Code 6</b>     | Albanie<br>Arménie<br>Azerbaïdjan<br>Biélarus<br>Bulgarie<br>Estonie<br>Fédération de Russie<br>Géorgie<br>Hongrie<br>Kazakhstan<br>Kirghizistan | Lettonie<br>Lituanie<br>Ouzbékistan<br>Pologne<br>République de Moldova<br>République tchèque<br>Roumanie<br>Slovaquie<br>Tadjikistan<br>Turkménistan<br>Ukraine |
| <b>Code 7</b>     | Chine<br>République démocratique populaire de Corée  | Viet Nam   |
| <b>Code 8-8.1</b> | <i>Afrique du Nord</i><br>Algérie<br>Égypte<br>Jamahiriya arabe libyenne   | Maroc<br>Tunisie   |

## ANNEXE I (suite)

|                   |  |                                  |
|-------------------|--|----------------------------------|
| <b>Code 8-2</b>   | <i>Afrique de l'Ouest</i>                    |                                  |
|                   | Angola                                       | Guinée équatoriale               |
|                   | Bénin  | Libéria                          |
|                   | Burkina Faso                                 | Mali                             |
|                   | Cameroun                                     | Mauritanie                       |
|                   | Cap-Vert                                     | Nigéria                          |
|                   | Congo  | République démocratique du Congo |
|                   | Côte d'Ivoire                                | Sainte-Hélène                    |
|                   | Gabon  | Sao Tomé-et-Principe             |
|                   | Gambie                                       | Sénégal                          |
|                   | Ghana  | Sierra Leone                     |
|                   | Guinée                                       | Togo                             |
|                   | Guinée-Bissau                                |                                  |
| <b>Code 8-3</b>   | <i>Afrique de l'Est</i>                      |                                  |
|                   | Burundi                                      | Mozambique                       |
|                   | Comores                                      | République-Unie de Tanzanie      |
|                   | Djibouti                                     | Réunion                          |
|                   | Érythrée                                     | Seychelles                       |
|                   | Éthiopie                                     | Somalie                          |
|                   | Kenya  | Soudan                           |
|                   | Madagascar                                   | Ouganda                          |
|                   | Malawi                                       | Zambie                           |
|                   | Maurice                                      |                                  |
| <b>Code 9-9.1</b> | <i>Caraïbes et Amérique du Nord</i>          |                                  |
|                   | Anguilla                                     | Îles Turks et Caïques            |
|                   | Antigua-et-Barbuda                           | Îles Vierges britanniques        |
|                   | Aruba  | Îles Vierges des États-Unis      |
|                   | Bahamas                                      | Jamaïque                         |
|                   | Barbade                                      | Martinique                       |
|                   | Bermudes                                     | Montserrat                       |
|                   | Cuba   | République dominicaine           |
|                   | Dominique                                    | Saint-Kitts-et-Nevis             |
|                   | Grenade                                      | Sainte-Lucie                     |
|                   | Groenland                                    | Saint-Pierre et Miquelon         |
|                   | Guadeloupe                                   | Saint-Vincent-et-les Grenadines  |
|                   | Haïti  | Trinité-et-Tobago                |
|                   | Îles Caïmanes                                |                                  |
| <b>Code 9.2</b>   | <i>Amérique centrale</i>                     |                                  |
|                   | Belize                                       | Honduras                         |
|                   | Costa Rica                                   | Mexique                          |
|                   | El Salvador                                  | Nicaragua                        |
|                   | Guatemala                                    | Panama                           |
| <b>Code 9.3</b>   | <i>Amérique du Sud – Région côtière Nord</i> |                                  |
|                   | Antilles néerlandaises                       | Suriname                         |
|                   | Guyane française                             | Venezuela                        |
|                   | Guyana                                       |                                  |

ANNEXE I (*suite*)

|                     |   |                                       |
|---------------------|---|---------------------------------------|
| <b>Code 9.4</b>     | <i>Amérique du Sud – Région côtière Ouest</i> |                                       |
|                     | Chili   | Équateur                              |
|                     | Colombie                                      | Pérou                                 |
| <b>Code 9.5</b>     | <i>Amérique du Sud – Région côtière Est</i>   |                                       |
|                     | Argentine                                     | Îles Falkland (Malvinas) <sup>e</sup> |
|                     | Bolivie                                       | Paraguay                              |
|                     | Brésil  | Uruguay                               |
| <b>Code 10-10.1</b> | <i>Asie occidentale</i>                       |                                       |
|                     | Arabie saoudite                               | Koweït                                |
|                     | Bahreïn                                       | Liban                                 |
|                     | Chypre  | Oman                                  |
|                     | Émirats arabes unis                           | Qatar                                 |
|                     | Iran, République islamique d'                 | République arabe syrienne             |
|                     | Irak  | Yémen                                 |
|                     | Jordanie                                      |                                       |
| <b>Code 10.2</b>    | <i>Asie du Sud-Est</i>                        |                                       |
|                     | Bangladesh                                    | Maldives                              |
|                     | Bhoutan                                       | Myanmar                               |
|                     | Brunéi Darussalam                             | Pakistan                              |
|                     | Cambodge                                      | Philippines                           |
|                     | Hong Kong, Chine                              | République de Corée                   |
|                     | Inde  | Singapour                             |
|                     | Indonésie                                     | Sri Lanka                             |
|                     | Macao (Chine)                                 | Thaïlande                             |
|                     | Malaisie                                      |                                       |
| <b>Code 11</b>      | Bosnie-Herzégovine                            | Slovénie                              |
|                     | Croatie                                       | Yougoslavie                           |
|                     | Malte   |                                       |
| <b>Code 12</b>      | Fidji   | Nauru                                 |
|                     | Guam  | Nouvelle-Calédonie                    |
|                     | Île Christmas (Australie)                     | Polynésie française                   |
|                     | Île de Wake                                   | Samoa                                 |
|                     | Îles Salomon                                  | Tonga                                 |
|                     | Îles Samoa américaines                        | Tuvalu                                |
|                     | Kiribati                                      | Vanuatu                               |

*Notes de l'annexe I*

- a* Cette classification a été établie à des fins purement statistiques et n'implique aucune appréciation quant au niveau de développement et à la situation politique de tel ou tel pays ou territoire.
- b* Les groupes de pays ou de territoires auxquels se rapportent les statistiques présentées dans cette étude se répartissent comme suit :
- Pays développés à économie de marché : chiffres 1, 2, 3, 4 et 5
  - Pays d'Europe centrale et orientale et Républiques de l'ex-Union soviétique : chiffre 6
  - Pays socialistes d'Asie : chiffre 7
  - Pays et territoires en développement : chiffres 8, 9, 10, 11 et 12
- Dont :*
- En Afrique : chiffres 8.1, 8.2 et 8.3
  - En Amérique : chiffres 9.1, 9.2, 9.3, 9.4 et 9.5
  - En Asie : chiffres 10.1 et 10.2
  - En Europe : chiffre 11
  - En Océanie : chiffre 12
- c* Dans certains tableaux, les pays de libre immatriculation constituent, le cas échéant, un groupe distinct comprenant : les Bahamas, les Bermudes, Chypre, le Libéria, Malte, le Panama et Vanuatu.
- d* Les statistiques de trafic sont fondées sur des données enregistrées aux ports de chargement et de déchargement. Le trafic en provenance ou à destination de pays voisins est attribué au pays dans lequel se trouvent les ports : c'est pourquoi les pays sans littoral ne figurent pas dans ces tableaux. Toutefois, les tableaux statistiques sur les flottes marchandes comportent des données pour les pays sans littoral qui possèdent des flottes.
- e* Il existe un différend entre les gouvernements de l'Argentine et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord au sujet de la souveraineté sur les Îles Falkland (Malvinas).

## ANNEXE II

Trafic maritime mondial<sup>a</sup> par groupes de pays, 1970, 1980, 1990 et 2000-2003

(en millions de tonnes)

| Zone géographique <sup>b</sup>                              | Année | Marchandises chargées |                                  |                      |                        | Marchandises déchargées          |       |                      |                        |
|---|-------|-----------------------|----------------------------------|----------------------|------------------------|----------------------------------|-------|----------------------|------------------------|
|   |       | Pétrole               |                                  | Marchandises solides | Total des marchandises | Pétrole                          |       | Marchandises solides | Total des marchandises |
|   |       | Brut                  | Produits pétroliers <sup>c</sup> |                      |                        | Produits pétroliers <sup>c</sup> | Brut  |                      |                        |
| <b>Pays développés à économie de marché</b>                 |       |                       |                                  |                      |                        |                                  |       |                      |                        |
| AMERIQUE DU NORD  | 1970  | 0,7                   | 5,3                              | 308,0                | 314,0                  | 73,4                             | 103,6 | 170,0                | 347,0                  |
|   | 1980  | 0,5                   | 6,9                              | 498,0                | 505,3                  | 274,3                            | 71,4  | 170,1                | 515,7                  |
|   | 1990  | 1,4                   | 25,8                             | 515,1                | 542,3                  | 274,9                            | 100,8 | 227,6                | 603,3                  |
|   | 2000  | 15,2                  | 59,7                             | 438,9                | 513,8                  | 502,2                            | 122,3 | 311,8                | 936,3                  |
|   | 2001  | 14,8                  | 56,9                             | 456,9                | 528,6                  | 492,2                            | 125,2 | 306,2                | 923,5                  |
|   | 2002  | 14,8                  | 56,9                             | 445,8                | 517,5                  | 486,4                            | 123,8 | 303,7                | 913,9                  |
|   | 2003  | 15,1                  | 61,7                             | 441,1                | 517,9                  | 532,3                            | 135,8 | 324,0                | 992,1                  |
| EUROPE  | 1970  | 28,6                  | 82,3                             | 244,8                | 355,7                  | 621,0                            | 100,4 | 469,0                | 1 190,4                |
|   | 1980  | 95,7                  | 79,3                             | 387,4                | 562,3                  | 585,5                            | 145,1 | 680,5                | 1 411,1                |
|   | 1990  | 162,1                 | 124,2                            | 482,2                | 768,5                  | 446,8                            | 172,7 | 763,2                | 1 382,7                |
|   | 2000  | 59,9                  | 44,5                             | 1 099,6              | 1 204,0                | 419,6                            | 103,4 | 1 494,7              | 2 017,7                |
|   | 2001  | 64,6                  | 44,1                             | 1 064,2              | 1 172,9                | 424,7                            | 101,8 | 1 444,4              | 1 970,9                |
|   | 2002  | 64,5                  | 44,0                             | 1 068,9              | 1 177,4                | 425,4                            | 101,9 | 1 446,6              | 1 973,8                |
|   | 2003  | 65,3                  | 45,6                             | 1 090,9              | 1 201,9                | 433,5                            | 103,7 | 1 474,5              | 2 011,8                |
| JAPON   | 1970  | -                     | 0,3                              | 41,6                 | 41,9                   | 170,4                            | 30,4  | 235,1                | 435,9                  |
|   | 1980  | -                     | ..                               | 83,6                 | 83,6                   | 216,3                            | 35,0  | 361,5                | 612,8                  |
|   | 1990  | -                     | 1,2                              | 81,9                 | 83,1                   | 201,2                            | 82,0  | 440,7                | 723,9                  |
|   | 2000  | 0,0                   | 3,8                              | 126,3                | 130,1                  | 215,0                            | 49,1  | 542,4                | 806,5                  |
|   | 2001  | 0,0                   | 4,5                              | 135,6                | 140,1                  | 209,0                            | 45,2  | 529,6                | 783,8                  |
|   | 2002  | 0,0                   | 4,3                              | 149,3                | 153,6                  | 213,0                            | 47,9  | 523,9                | 784,7                  |
|   | 2003  | 0,0                   | 4,2                              | 158,3                | 162,5                  | 215,0                            | 32,5  | 572,6                | 820,1                  |
| AUSTRALIE ET NOUVELLE-ZELANDE                               | 1970  | -                     | 1,3                              | 92,3                 | 93,6                   | 18,8                             | 2,9   | 15,4                 | 37,1                   |
|   | 1980  | -                     | 1,5                              | 148,4                | 150,0                  | 9,8                              | 6,6   | 13,5                 | 29,9                   |
|   | 1990  | 9,2                   | 1,5                              | 266,3                | 277,0                  | 8,6                              | 7,2   | 18,1                 | 33,9                   |
|   | 2000  | 10,7                  | 2,5                              | 430,6                | 443,8                  | 32,1                             | 6,7   | 29,2                 | 68,0                   |
|   | 2001  | 9,4                   | 2,5                              | 411,6                | 423,5                  | 32,1                             | 6,7   | 29,8                 | 68,6                   |
|   | 2002  | 10,8                  | 2,7                              | 433,1                | 446,6                  | 32,1                             | 6,7   | 31,1                 | 69,9                   |
|   | 2003  | 10,9                  | 2,7                              | 475,4                | 489,1                  | 32,4                             | 6,7   | 31,5                 | 70,6                   |
| AFRIQUE DU SUD  | 1970  | -                     | -                                | 13,2                 | 13,2                   | 8,8                              | 2,6   | 6,2                  | 17,6                   |
|   | 1980  | -                     | 0,1                              | 68,9                 | 69,0                   | 15,0                             | 1,0   | 9,7                  | 25,7                   |
|   | 1990  | -                     | -                                | 82,5                 | 82,5                   | 21,9                             | 0,3   | 9,6                  | 31,8                   |
|   | 2000  | 0,0                   | 0,0                              | 133,3                | 133,3                  | 11,4                             | 0,0   | 20,1                 | 31,6                   |
|   | 2001  | 0,0                   | 0,0                              | 135,6                | 135,6                  | 15,4                             | 0,9   | 22,9                 | 39,2                   |
|   | 2002  | 0,0                   | 0,0                              | 134,2                | 134,2                  | 15,4                             | 0,9   | 22,9                 | 39,2                   |
|   | 2003  | 0,0                   | 0,0                              | 150,4                | 150,4                  | 15,4                             | 0,9   | 22,7                 | 39,0                   |
| <b>Total partiel : pays développés à économie de marché</b> | 1970  | 29,3                  | 89,2                             | 699,9                | 818,4                  | 892,4                            | 239,9 | 895,7                | 2 028,0                |
|   | 1980  | 96,2                  | 87,8                             | 1 186,3              | 1 370,3                | 1 100,9                          | 259,1 | 1 235,3              | 2 595,2                |
|   | 1990  | 172,7                 | 152,7                            | 1 428,0              | 1 753,4                | 953,4                            | 363,0 | 1 459,2              | 2 775,6                |
|   | 2000  | 85,8                  | 110,5                            | 2 228,6              | 2 424,9                | 1 180,4                          | 281,5 | 2 398,3              | 3 860,1                |
|   | 2001  | 88,8                  | 108,0                            | 2 203,9              | 2 400,7                | 1 173,4                          | 279,7 | 2 333,0              | 3 786,1                |
|   | 2002  | 90,1                  | 107,9                            | 2 231,3              | 2 429,3                | 1 172,2                          | 281,1 | 2 328,2              | 3 781,5                |
|   | 2003  | 91,3                  | 114,2                            | 2 316,1              | 2 521,7                | 1 228,7                          | 279,6 | 2 425,3              | 3 933,6                |

## ANNEXE II (suite)

| Zone géographique <sup>b</sup>                         | Année | Marchandises chargées |                                  |                      |                        | Marchandises déchargées          |      |                      |                        |
|--|-------|-----------------------|----------------------------------|----------------------|------------------------|----------------------------------|------|----------------------|------------------------|
|  |       | Pétrole               |                                  | Marchandises solides | Total des marchandises | Pétrole                          |      | Marchandises solides | Total des marchandises |
|  |       | Brut                  | Produits pétroliers <sup>c</sup> |                      |                        | Produits pétroliers <sup>c</sup> | Brut |                      |                        |
| <b>Pays d'Europe centrale et orientale</b>             |       |                       |                                  |                      |                        |                                  |      |                      |                        |
| PAYS D'EUROPE  | 1970  | 38,2                  | 26,3                             | 80,8                 | 145,3                  | 13,3                             | 3,0  | 41,1                 | 57,4                   |
| CENTRALE ET  | 1980  | 55,0                  | 50,2                             | 95,6                 | 200,8                  | 35,5                             | 1,3  | 108,6                | 145,4                  |
| ORIENTALE <sup>d</sup>                                 | 1990  | 58,6                  | 55,3                             | 85,2                 | 199,1                  | 34,2                             | 1,3  | 137,2                | 172,7                  |
|  | 2000  | 91,9                  | 44,2                             | 156,0                | 292,1                  | 8,0                              | 2,0  | 75,5                 | 85,5                   |
|  | 2001  | 91,3                  | 40,1                             | 153,6                | 285,0                  | 8,0                              | 4,0  | 75,8                 | 87,8                   |
|  | 2002  | 91,3                  | 41,9                             | 164,4                | 297,6                  | 10,0                             | 3,0  | 76,4                 | 89,4                   |
|  | 2003  | 116,9                 | 44,0                             | 166,6                | 327,5                  | 10,2                             | 3,1  | 76,5                 | 89,8                   |
| <b>Pays socialistes d'Asie</b>                         |       |                       |                                  |                      |                        |                                  |      |                      |                        |
| PAYS SOCIALISTES                                       | 1970  | -                     | 0,1                              | 13,3                 | 13,4                   | 5,4                              | 0,4  | 24,4                 | 30,2                   |
| D'ASIE <sup>e</sup>                                    | 1980  | 22,1                  | 5,7                              | 18,3                 | 46,1                   | 21,6                             | 5,1  | 72,9                 | 99,6                   |
|  | 1990  | 32,0                  | 4,0                              | 46,1                 | 82,1                   | 3,9                              | 1,3  | 80,4                 | 85,6                   |
|  | 2000  | 17,0                  | 5,5                              | 250,0                | 272,5                  | 70,0                             | 22,3 | 289,6                | 381,8                  |
|  | 2001  | 17,2                  | 5,6                              | 267,1                | 289,8                  | 60,5                             | 26,6 | 314,8                | 401,9                  |
|  | 2002  | 17,6                  | 10,7                             | 291,3                | 319,6                  | 69,4                             | 25,4 | 371,4                | 466,2                  |
|  | 2003  | 18,1                  | 11,2                             | 317,9                | 347,2                  | 90,2                             | 27,5 | 398,6                | 516,3                  |
| <b>Pays et territoires en développement</b>            |       |                       |                                  |                      |                        |                                  |      |                      |                        |
| Pays en développement d'Afrique                        |       |                       |                                  |                      |                        |                                  |      |                      |                        |
| AFRIQUE DU NORD  | 1970  | 221,4                 | 5,6                              | 28,3                 | 255,3                  | 9,9                              | 5,9  | 17,9                 | 33,7                   |
|  | 1980  | 187,7                 | 2,5                              | 30,0                 | 220,2                  | 50,0                             | 2,0  | 44,9                 | 96,9                   |
|  | 1990  | 182,7                 | 31,5                             | 32,0                 | 246,2                  | 63,4                             | 4,3  | 57,8                 | 125,5                  |
|  | 2000  | 125,6                 | 32,7                             | 35,6                 | 193,9                  | 49,8                             | 8,5  | 75,9                 | 134,2                  |
|  | 2001  | 127,2                 | 33,3                             | 35,8                 | 196,3                  | 45,8                             | 8,1  | 77,1                 | 131,0                  |
|  | 2002  | 120,6                 | 33,1                             | 35,7                 | 189,4                  | 44,7                             | 8,0  | 77,8                 | 130,5                  |
|  | 2003  | 125,6                 | 34,6                             | 36,2                 | 196,5                  | 46,5                             | 8,2  | 79,6                 | 134,3                  |
| AFRIQUE DE L'OUEST                                     | 1970  | 60,5                  | 1,0                              | 61,5                 | 123,0                  | 3,6                              | 4,0  | 14,8                 | 22,4                   |
|  | 1980  | 102,6                 | 1,9                              | 66,8                 | 171,3                  | 4,3                              | 5,5  | 30,8                 | 40,6                   |
|  | 1990  | 127,1                 | 3,4                              | 55,2                 | 185,7                  | 4,0                              | 3,2  | 27,7                 | 34,9                   |
|  | 2000  | 173,0                 | 1,8                              | 19,9                 | 194,7                  | 4,0                              | 4,1  | 38,4                 | 46,5                   |
|  | 2001  | 170,6                 | 1,7                              | 19,9                 | 192,2                  | 3,7                              | 4,1  | 39,9                 | 47,8                   |
|  | 2002  | 171,3                 | 1,6                              | 19,9                 | 192,8                  | 3,6                              | 4,0  | 39,8                 | 47,5                   |
|  | 2003  | 175,3                 | 1,5                              | 19,6                 | 196,4                  | 3,3                              | 4,0  | 39,4                 | 46,7                   |
| AFRIQUE DE L'EST                                       | 1970  | -                     | 1,2                              | 16,1                 | 17,3                   | 5,5                              | 2,6  | 8,3                  | 16,4                   |
|  | 1980  | -                     | 0,9                              | 6,3                  | 7,2                    | 6,2                              | 2,0  | 9,9                  | 18,1                   |
|  | 1990  | -                     | 0,6                              | 9,3                  | 9,9                    | 6,4                              | 2,6  | 16,0                 | 25,0                   |
|  | 2000  | 0,0                   | 0,0                              | 7,2                  | 7,2                    | 0,7                              | 4,8  | 19,0                 | 24,5                   |
|  | 2001  | 0,0                   | 0,0                              | 8,4                  | 8,4                    | 0,7                              | 4,9  | 19,8                 | 25,4                   |
|  | 2002  | 0,0                   | 0,0                              | 8,9                  | 8,9                    | 0,7                              | 5,1  | 20,2                 | 26,0                   |
|  | 2003  | 0,0                   | 0,0                              | 8,3                  | 8,3                    | 0,7                              | 5,1  | 18,6                 | 24,5                   |
| <b>Total partiel : pays en développement d'Afrique</b> | 1970  | 281,9                 | 7,8                              | 105,9                | 395,6                  | 19,0                             | 12,5 | 41,0                 | 72,5                   |
|  | 1980  | 290,3                 | 5,3                              | 103,1                | 398,7                  | 60,5                             | 9,5  | 85,6                 | 155,6                  |
|  | 1990  | 309,8                 | 35,5                             | 96,5                 | 441,8                  | 73,8                             | 10,1 | 101,5                | 185,4                  |
|  | 2000  | 298,6                 | 34,5                             | 62,7                 | 395,8                  | 54,5                             | 17,4 | 133,3                | 205,2                  |
|  | 2001  | 297,8                 | 35,0                             | 64,1                 | 396,9                  | 50,2                             | 17,1 | 136,8                | 204,2                  |
|  | 2002  | 292,0                 | 34,7                             | 64,5                 | 391,2                  | 49,0                             | 17,2 | 137,8                | 204,0                  |
|  | 2003  | 300,9                 | 36,1                             | 64,1                 | 401,1                  | 50,5                             | 17,3 | 137,7                | 205,4                  |

## ANNEXE II (suite)

| Zone géographique <sup>b</sup>          | Année | Marchandises chargées |                                  |                      |                        | Marchandises déchargées          |       |                      |                        |
|---|-------|-----------------------|----------------------------------|----------------------|------------------------|----------------------------------|-------|----------------------|------------------------|
|   |       | Pétrole               |                                  | Marchandises solides | Total des marchandises | Pétrole                          |       | Marchandises solides | Total des marchandises |
|   |       | Brut                  | Produits pétroliers <sup>c</sup> |                      |                        | Produits pétroliers <sup>c</sup> | Brut  |                      |                        |
| <b>Pays en développement d'Amérique</b> |       |                       |                                  |                      |                        |                                  |       |                      |                        |
| CARAÏBES,                               | 1970  | -                     | 5,1                              | 40,3                 | 45,4                   | 29,5                             | 10,0  | 17,7                 | 57,2                   |
| AMERIQUE                                | 1980  | 53,5                  | 29,6                             | 53,5                 | 136,6                  | 62,8                             | 8,9   | 30,2                 | 102,0                  |
| CENTRALE ET                             | 1990  | 95,3                  | 18,8                             | 47,5                 | 161,6                  | 33,7                             | 11,2  | 35,4                 | 81,1                   |
| AMERIQUE DU                             | 2000  | 91,6                  | 28,8                             | 41,4                 | 161,8                  | 33,0                             | 36,4  | 71,8                 | 141,3                  |
| NORD                                    | 2001  | 97,8                  | 29,6                             | 42,1                 | 169,6                  | 34,2                             | 34,7  | 74,7                 | 143,7                  |
|   | 2002  | 97,4                  | 29,6                             | 41,7                 | 168,7                  | 33,9                             | 31,4  | 77,4                 | 142,6                  |
|   | 2003  | 99,3                  | 30,9                             | 41,9                 | 172,1                  | 34,2                             | 31,5  | 76,0                 | 141,7                  |
| AMERIQUE DU                             | 1970  | 131,2                 | 12,9                             | 90,3                 | 234,4                  | 81,9                             | 4,0   | 26,5                 | 112,4                  |
| SUD :                                   | 1980  | 127,8                 | 64,5                             | 162,3                | 354,6                  | 136,2                            | 5,8   | 54,5                 | 196,5                  |
| COTE NORD ET                            | 1990  | 58,4                  | 28,5                             | 214,8                | 302,0                  | 37,8                             | 4,3   | 45,7                 | 87,8                   |
| COTE EST                                | 2000  | 122,8                 | 61,3                             | 274,3                | 458,4                  | 39,3                             | 20,0  | 75,4                 | 134,6                  |
|   | 2001  | 123,0                 | 61,5                             | 282,9                | 467,5                  | 39,6                             | 20,1  | 67,5                 | 127,3                  |
|   | 2002  | 120,7                 | 60,7                             | 284,7                | 466,1                  | 39,8                             | 20,2  | 67,7                 | 127,7                  |
|   | 2003  | 110,2                 | 57,9                             | 295,3                | 463,4                  | 40,2                             | 20,4  | 66,9                 | 127,5                  |
| AMERIQUE DU                             | 1970  | 4,6                   | 1,6                              | 29,8                 | 36,0                   | 4,1                              | 1,5   | 5,9                  | 11,5                   |
| SUD :                                   | 1980  | 7,6                   | 3,4                              | 26,7                 | 37,7                   | 4,9                              | 1,4   | 13,7                 | 20,1                   |
| COTE OUEST                              | 1990  | 17,4                  | 8,2                              | 36,0                 | 61,6                   | 3,5                              | 1,3   | 14,4                 | 19,2                   |
|   | 2000  | 39,3                  | 3,4                              | 84,4                 | 127,1                  | 15,1                             | 5,3   | 64,0                 | 84,4                   |
|   | 2001  | 34,9                  | 3,4                              | 84,3                 | 122,6                  | 15,3                             | 5,4   | 56,7                 | 77,4                   |
|   | 2002  | 34,9                  | 3,5                              | 84,7                 | 123,1                  | 15,4                             | 5,5   | 57,2                 | 78,0                   |
|   | 2003  | 35,1                  | 3,5                              | 87,1                 | 125,7                  | 15,6                             | 5,5   | 57,6                 | 78,7                   |
| <b>Total partiel :</b>                  | 1970  | 135,8                 | 19,6                             | 160,4                | 315,8                  | 115,5                            | 15,5  | 50,1                 | 181,1                  |
| <b>pays en</b>                          | 1980  | 188,9                 | 97,5                             | 242,5                | 528,9                  | 203,9                            | 16,1  | 98,4                 | 318,6                  |
| <b>développement</b>                    | 1990  | 171,1                 | 55,5                             | 298,3                | 524,9                  | 75,0                             | 16,8  | 95,5                 | 187,5                  |
| <b>d'Amérique</b>                       | 2000  | 253,7                 | 93,5                             | 400,1                | 747,3                  | 87,5                             | 61,7  | 211,2                | 360,4                  |
|   | 2001  | 255,7                 | 94,6                             | 409,4                | 759,7                  | 89,1                             | 60,3  | 198,9                | 348,3                  |
|   | 2002  | 253,0                 | 93,8                             | 411,1                | 757,9                  | 89,1                             | 57,1  | 202,2                | 348,4                  |
|   | 2003  | 244,6                 | 92,3                             | 424,2                | 761,1                  | 90,0                             | 57,4  | 200,5                | 347,9                  |
| <b>Pays en développement d'Asie</b>     |       |                       |                                  |                      |                        |                                  |       |                      |                        |
| ASIE OCCIDENTALE                        | 1970  | 588,7                 | 65,6                             | 3,3                  | 657,6                  | 0,1                              | 1,0   | 13,1                 | 14,2                   |
|   | 1980  | 800,6                 | 54,5                             | 12,3                 | 867,4                  | 8,6                              | 4,9   | 54,9                 | 68,4                   |
|   | 1990  | 463,9                 | 74,8                             | 30,5                 | 569,2                  | 15,6                             | 7,1   | 107,0                | 129,7                  |
|   | 2000  | 854,7                 | 105,7                            | 63,3                 | 1 023,7                | 7,0                              | 8,7   | 121,7                | 137,4                  |
|   | 2001  | 863,1                 | 109,3                            | 65,9                 | 1 038,3                | 7,1                              | 8,3   | 121,4                | 136,8                  |
|   | 2002  | 820,6                 | 106,5                            | 68,5                 | 995,6                  | 7,5                              | 8,1   | 121,0                | 136,5                  |
|   | 2003  | 848,9                 | 109,1                            | 69,0                 | 1 027,0                | 9,5                              | 7,9   | 120,0                | 137,3                  |
| ASIE DU SUD ET DE                       | 1970  | 35,0                  | 23,7                             | 89,3                 | 148,0                  | 54,7                             | 23,3  | 61,9                 | 139,9                  |
| L'EST (N.D.A.)                          | 1980  | 74,3                  | 42,2                             | 165,9                | 282,4                  | 97,4                             | 26,9  | 163,5                | 287,8                  |
|   | 1990  | 78,6                  | 88,4                             | 253,0                | 420,0                  | 150,4                            | 41,6  | 362,9                | 554,9                  |
|   | 2000  | 59,1                  | 101,6                            | 531,0                | 691,7                  | 306,3                            | 148,1 | 734,3                | 1 188,7                |
|   | 2001  | 59,6                  | 102,0                            | 535,0                | 696,7                  | 307,3                            | 147,7 | 716,2                | 1 171,2                |
|   | 2002  | 60,3                  | 102,5                            | 570,0                | 732,8                  | 308,5                            | 150,0 | 760,3                | 1 218,8                |
|   | 2003  | 61,1                  | 107,3                            | 588,8                | 757,2                  | 301,2                            | 149,4 | 747,3                | 1 198,0                |
| <b>Total partiel :</b>                  | 1970  | 623,7                 | 89,3                             | 92,6                 | 805,6                  | 54,8                             | 24,3  | 75,0                 | 154,1                  |
| <b>pays en</b>                          | 1980  | 874,9                 | 96,7                             | 178,2                | 1 149,8                | 106,0                            | 31,9  | 218,5                | 356,2                  |
| <b>développement</b>                    | 1990  | 542,5                 | 163,2                            | 283,5                | 989,2                  | 166,0                            | 48,7  | 469,9                | 684,6                  |
| <b>d'Asie</b>                           | 2000  | 913,8                 | 207,3                            | 594,3                | 1 715,4                | 313,3                            | 156,8 | 856,0                | 1 326,1                |
|   | 2001  | 922,7                 | 211,3                            | 601,0                | 1 735,0                | 314,4                            | 156,0 | 837,6                | 1 308,0                |
|   | 2002  | 880,9                 | 208,9                            | 638,5                | 1 728,4                | 315,9                            | 158,0 | 881,4                | 1 355,3                |
|   | 2003  | 910,0                 | 216,4                            | 657,8                | 1 784,2                | 310,7                            | 157,3 | 867,3                | 1 335,3                |

## ANNEXE II (suite)

| Zone géographique <sup>b</sup>           | Année             | Marchandises chargées |                                  |                      |                        | Marchandises déchargées          |       |                      |                        |
|--|-------------------|-----------------------|----------------------------------|----------------------|------------------------|----------------------------------|-------|----------------------|------------------------|
|  |                   | Pétrole               |                                  | Marchandises solides | Total des marchandises | Pétrole                          |       | Marchandises solides | Total des marchandises |
|  |                   | Brut                  | Produits pétroliers <sup>c</sup> |                      |                        | Produits pétroliers <sup>c</sup> | Brut  |                      |                        |
| Pays en développement d'Europe           | 1970 <sup>f</sup> | ..                    | -                                | -                    | ..                     | -                                | 0,3   | 0,7                  | 1,0                    |
|  | 1980 <sup>f</sup> | -                     | -                                | 0,1                  | 0,1                    | -                                | 0,5   | 0,6                  | 1,1                    |
|  | 1990              | 0,3                   | 1,1                              | 7,4                  | 8,8                    | 8,7                              | 2,4   | 17,7                 | 28,8                   |
|  | 2000              | 0,0                   | 2,2                              | 15,5                 | 17,7                   | 6,6                              | 2,1   | 10,4                 | 19,0                   |
|  | 2001              | 0,0                   | 2,2                              | 15,8                 | 18,0                   | 6,7                              | 2,1   | 10,6                 | 19,4                   |
|  | 2002              | 0,0                   | 2,3                              | 16,1                 | 18,4                   | 6,8                              | 2,2   | 10,8                 | 19,8                   |
|  | 2003              | 0,0                   | 2,3                              | 16,6                 | 18,9                   | 6,9                              | 2,2   | 10,9                 | 20,0                   |
| Pays en développement d'Océanie (n.d.a.) | 1970              | -                     | 0,2                              | 9,5                  | 9,7                    | 0,6                              | 1,6   | 2,9                  | 5,1                    |
|  | 1980              | -                     | 0,7                              | 8,4                  | 9,1                    | 1,6                              | 2,3   | 3,5                  | 7,4                    |
|  | 1990              | -                     | 0,3                              | 8,0                  | 8,3                    | -                                | 2,3   | 3,6                  | 5,9                    |
|  | 2000              | 4,0                   | 0,1                              | 2,0                  | 6,1                    | 0,0                              | 5,9   | 5,2                  | 11,1                   |
|  | 2001              | 4,0                   | 0,1                              | 2,0                  | 6,2                    | 0,0                              | 6,0   | 5,3                  | 11,3                   |
|  | 2002              | 4,1                   | 0,1                              | 2,0                  | 6,2                    | 0,0                              | 6,0   | 5,3                  | 11,3                   |
|  | 2003              | 4,1                   | 0,1                              | 2,1                  | 6,3                    | 0,0                              | 6,1   | 5,4                  | 11,5                   |
| Total partiel : pays en développement    | 1970              | 1 041,4               | 116,9                            | 368,4                | 1 526,7                | 184,9                            | 54,2  | 169,7                | 413,8                  |
|  | 1980              | 1 354,1               | 200,2                            | 532,3                | 2 086,6                | 372,0                            | 60,3  | 406,6                | 838,9                  |
|  | 1990              | 1 023,9               | 255,6                            | 693,7                | 1 973,0                | 323,5                            | 80,3  | 688,2                | 1 092,0                |
|  | 2000              | 1 470,1               | 337,6                            | 1 074,5              | 2 882,2                | 461,8                            | 243,9 | 1 216,1              | 1 921,8                |
|  | 2001              | 1 480,3               | 343,2                            | 1 092,3              | 2 915,7                | 460,4                            | 241,5 | 1 189,3              | 1 891,2                |
|  | 2002              | 1 430,0               | 339,8                            | 1 132,2              | 2 902,0                | 460,9                            | 240,5 | 1 237,4              | 1 938,8                |
|  | 2003              | 1 459,6               | 347,2                            | 1 164,7              | 2 971,6                | 458,0                            | 240,3 | 1 221,8              | 1 920,1                |
| TOTAL MONDE                              | 1970              | 1 108,9               | 232,5                            | 1 162,4              | 2 503,8                | 1 101,0                          | 297,5 | 1 130,9              | 2 529,4                |
|  | 1980              | 1 527,4               | 343,9                            | 1 832,5              | 3 703,8                | 1 530,0                          | 325,8 | 1 823,3              | 3 679,1                |
|  | 1990              | 1 287,2               | 467,6                            | 2 253,0              | 4 007,4                | 1 315,0                          | 445,9 | 2 365,0              | 4 125,9                |
|  | 2000              | 1 664,8               | 497,8                            | 3 709,1              | 5 871,8                | 1 720,2                          | 549,7 | 3 979,4              | 6 249,2                |
|  | 2001              | 1 677,5               | 496,8                            | 3 716,9              | 5 891,2                | 1 702,3                          | 551,9 | 3 912,8              | 6 167,0                |
|  | 2002              | 1 629,0               | 500,3                            | 3 819,3              | 5 948,5                | 1 712,5                          | 550,0 | 4 013,5              | 6 276,0                |
|  | 2003              | 1 685,9               | 516,7                            | 3 965,3              | 6 168,0                | 1 787,1                          | 550,4 | 4 122,2              | 6 459,8                |

Sources : Calculs effectués par le secrétariat de la CNUCED à partir de données émanant de pays déclarants et de sources spécialisées.

- <sup>a</sup> Y compris les cargaisons internationales chargées dans l'un des ports des Grands lacs et du Saint-Laurent pour être déchargées dans un autre de ces ports.
- <sup>b</sup> Pour la composition des groupes, voir l'annexe I.
- <sup>c</sup> Y compris, entre autres, le GNL, le GPL, le naphta, l'essence, le carburacteur, le kérosène, l'huile légère et le fioul lourd.
- <sup>d</sup> Y compris l'ex-Union soviétique.
- <sup>e</sup> Estimations.
- <sup>f</sup> La Yougoslavie a été classée dans les pays en développement d'Europe à partir de 1986. Les données de 1970 et de 1980 concernant ce pays ont été prises en compte sous "Pays développés à économie de marché : Europe".



## ANNEXE III a)

**Flottes marchandes du monde par pavillon d'immatriculation<sup>a</sup>, par groupes de pays et par types de navires<sup>b</sup> au 31 décembre 2003**

*(en milliers de tjb)*

|   | <i>Tonnage total</i> | <i>Pétroliers</i> | <i>Vraquiers</i> | <i>Navires de charge classiques<sup>c</sup></i> | <i>Porte-conteneurs</i> | <i>Autres navires</i> |
|---|----------------------|-------------------|------------------|---|-------------------------|-----------------------|
| <b>Total monde<sup>d</sup></b>              | <b>594 593</b>       | <b>180 041</b>    | <b>169 593</b>   | <b>87 264</b>                                   | <b>77 486</b>           | <b>80 209</b>         |
| <b>Pays développés à économie de marché</b> |                      |                   |                  |   |                         |                       |
| Afrique du Sud                              | 171                  | 3                 | 0                | 0   | 27                      | 140                   |
| Allemagne                                   | 6 112                | 178               | 1                | 289   | 5 073                   | 571                   |
| Australie                                   | 1 906                | 277               | 581              | 124   | 7                       | 917                   |
| Autriche                                    | 32                   | 0                 | 0                | 30  | 2                       | 0                     |
| Belgique                                    | 1 393                | 332               | 176              | 2   | 293                     | 590                   |
| Canada                                      | 2 723                | 445               | 1 210            | 148   | 2                       | 919                   |
| Danemark                                    | 7 704                | 1 841             | 50               | 431   | 4 262                   | 1 121                 |
| Espagne                                     | 2 651                | 722               | 27               | 444   | 176                     | 1 283                 |
| États-Unis                                  | 28 055               | 13 380            | 4 239            | 2 242   | 4 520                   | 3 675                 |
| Finlande                                    | 1 452                | 314               | 60               | 439   | 10                      | 629                   |
| France                                      | 4 859                | 2 250             | 354              | 224   | 566                     | 1 465                 |
| Gibraltar                                   | 993                  | 298               | 19               | 365   | 233                     | 78                    |
| Grèce                                       | 32 203               | 17 677            | 10 401           | 396   | 1 947                   | 1 782                 |
| Irlande                                     | 471                  | 11                | 88               | 163   | 10                      | 198                   |
| Islande                                     | 187                  | 0                 | 0                | 2   | 0                       | 185                   |
| Israël                                      | 766                  | 1                 | 0                | 2   | 753                     | 10                    |
| Italie                                      | 10 246               | 2 791             | 1 396            | 2 045   | 801                     | 3 213                 |
| Japon                                       | 13 562               | 3 083             | 2 729            | 1 974   | 462                     | 5 313                 |
| Luxembourg                                  | 1 006                | 427               | 0                | 115   | 116                     | 348                   |
| Norvège                                     | 20 509               | 7 404             | 4 079            | 3 980   | 62                      | 4 984                 |
| Nouvelle-Zélande                            | 223                  | 52                | 12               | 12  | 0                       | 146                   |
| Pays-Bas                                    | 7 213                | 439               | 166              | 2 891   | 1 760                   | 1 958                 |
| Portugal                                    | 1 159                | 473               | 173              | 221   | 35                      | 257                   |
| Royaume-Uni                                 | 17 261               | 4 685             | 1 731            | 1 566   | 4 478                   | 4 801                 |
| Suède                                       | 3 579                | 397               | 43               | 2 085   | 0                       | 1 054                 |
| Suisse                                      | 589                  | 0                 | 477              | 24  | 83                      | 4                     |
| Turquie                                     | 4 951                | 622               | 2 532            | 1 223   | 261                     | 312                   |
| <b>Total partiel</b>                        | <b>171 975</b>       | <b>58 103</b>     | <b>30 543</b>    | <b>21 435</b>                                   | <b>25 941</b>           | <b>35 954</b>         |
| <b>Pays de libre immatriculation</b>        |                      |                   |                  |   |                         |                       |
| Bahamas                                     | 34 752               | 14 039            | 5 512            | 5 911   | 1 838                   | 7 452                 |
| Bermudes                                    | 4 844                | 572               | 1 851            | 247   | 506                     | 1 669                 |
| Chypre                                      | 22 054               | 3 985             | 12 119           | 2 823   | 2 592                   | 534                   |
| Libéria                                     | 52 435               | 23 361            | 10 345           | 3 573   | 11 209                  | 3 947                 |

## ANNEXE III a) (suite)

|   | <i>Tonnage total</i> | <i>Pétroliers</i> | <i>Vraquiers</i> | <i>Navires de charge classiques<sup>e</sup></i> | <i>Porte-conteneurs</i> | <i>Autres navires</i> |
|---|----------------------|-------------------|------------------|---|-------------------------|-----------------------|
| Malte   | 25 134               | 9 195             | 11 361           | 3 113   | 1 018                   | 447                   |
| Panama  | 125 722              | 29 582            | 51 132           | 17 220  | 18 554                  | 9 233                 |
| <b>Total partiel</b>                                  | 264 941              | 80 735            | 92 320           | 32 887  | 35 717                  | 23 282                |
| <b>Pays d'Europe centrale et orientale et ex-URSS</b> |                      |                   |                  |   |                         |                       |
| Albanie   | 70                   | 0                 | 0                | 69  | 0                       | 1                     |
| Arménie   | ..                   | ..                | ..               | ..  | ..                      | ..                    |
| Azerbaïdjan   | 638                  | 178               | 0                | 99  | 0                       | 361                   |
| Bélarus   | ..                   | ..                | ..               | ..  | ..                      | ..                    |
| Bulgarie  | 748                  | 22                | 527              | 107   | 57                      | 35                    |
| Estonie   | 358                  | 9                 | 33               | 111   | 0                       | 206                   |
| Ex-URSS <sup>e</sup>                                  | ..                   | ..                | ..               | ..  | ..                      | ..                    |
| Fédération de Russie                                  | 10 431               | 1 766             | 805              | 3 615   | 273                     | 3 973                 |
| Géorgie   | 815                  | 38                | 223              | 451   | 3                       | 99                    |
| Hongrie   | 8                    | 0                 | 0                | 8   | 0                       | 0                     |
| Kazakhstan  | 15                   | 0                 | 0                | 4   | 0                       | 11                    |
| Kirghizistan  | ..                   | ..                | ..               | ..  | ..                      | ..                    |
| Lettonie  | 91                   | 3                 | 0                | 10  | 0                       | 78                    |
| Lituanie  | 442                  | 4                 | 80               | 180   | 0                       | 179                   |
| Moldova, République de                                | ..                   | ..                | ..               | ..  | ..                      | ..                    |
| Ouzbékistan   | ..                   | ..                | ..               | ..  | ..                      | ..                    |
| Pologne   | 282                  | 11                | 126              | 23  | 0                       | 122                   |
| République tchèque                                    | ..                   | ..                | ..               | ..  | ..                      | ..                    |
| Roumanie  | 563                  | 64                | 145              | 186   | 0                       | 168                   |
| Slovaquie   | 29                   | 0                 | 23               | 6   | 0                       | 0                     |
| Tadjikistan   | ..                   | ..                | ..               | ..  | ..                      | ..                    |
| Turkménistan  | 47                   | 6                 | 3                | 17  | 0                       | 22                    |
| Ukraine   | 1 379                | 34                | 100              | 621   | 40                      | 584                   |
| <b>Total partiel</b>                                  | 15 917               | 2 135             | 2 065            | 5 506   | 372                     | 5 838                 |
| <b>Pays socialistes d'Asie</b>                        |                      |                   |                  |   |                         |                       |
| Chine   | 18 428               | 3 008             | 7 171            | 4 736   | 2 209                   | 1 304                 |
| Rép. dém. pop. de Corée                               | 959                  | 20                | 120              | 713   | 17                      | 89                    |
| Viet Nam  | 1 251                | 259               | 172              | 709   | 18                      | 94                    |
| <b>Total partiel</b>                                  | 20 638               | 3 286             | 7 463            | 6 158   | 2 244                   | 1 487                 |
| <b>Pays en développement d'Afrique</b>                |                      |                   |                  |   |                         |                       |
| Algérie   | 872                  | 31                | 173              | 124   | 0                       | 545                   |
| Angola  | 45                   | 1                 | 0                | 10  | 0                       | 33                    |
| Bénin   | 1                    | 0                 | 0                | 0   | 0                       | 1                     |
| Cameroun  | 187                  | 170               | 0                | 1   | 0                       | 16                    |
| Cap-Vert  | 21                   | 2                 | 0                | 10  | 0                       | 9                     |
| Comores   | 417                  | 79                | 145              | 149   | 0                       | 44                    |

## ANNEXE III a) (suite)

|   | <i>Tonnage total</i> | <i>Pétroliers</i> | <i>Vraquiers</i> | <i>Navires de charge classiques<sup>e</sup></i> | <i>Porte-conteneurs</i> | <i>Autres navires</i> |
|---|----------------------|-------------------|------------------|---|-------------------------|-----------------------|
| Congo                                   | 3                    | 0                 | 0                | 0   | 0                       | 3                     |
| Côte d'Ivoire                           | 9                    | 1                 | 0                | 0   | 0                       | 8                     |
| Djibouti                                | 4                    | 0                 | 0                | 2   | 0                       | 2                     |
| Égypte                                  | 1 151                | 223               | 432              | 309   | 48                      | 139                   |
| Érythrée                                | ..                   | ..                | ..               | ..  | ..                      | ..                    |
| Éthiopie                                | 82                   | 2                 | 0                | 79  | 0                       | 0                     |
| Gabon                                   | 13                   | 1                 | 0                | 4   | 0                       | 8                     |
| Gambie                                  | 2                    | 0                 | 0                | 0   | 0                       | 2                     |
| Ghana                                   | 121                  | 8                 | 0                | 19  | 0                       | 95                    |
| Guinée                                  | 14                   | 2                 | 0                | 1   | 0                       | 11                    |
| Guinée équatoriale                      | 31                   | 0                 | 0                | 4   | 0                       | 27                    |
| Guinée-Bissau                           | 6                    | 0                 | 0                | 1   | 0                       | 5                     |
| Jamahiriya arabe libyenne               | 157                  | 7                 | 0                | 69  | 0                       | 81                    |
| Kenya                                   | 18                   | 5                 | 0                | 3   | 0                       | 10                    |
| Madagascar                              | 35                   | 5                 | 0                | 16  | 0                       | 14                    |
| Malawi                                  | ..                   | ..                | ..               | ..  | ..                      | ..                    |
| Maroc                                   | 504                  | 84                | 0                | 86  | 55                      | 279                   |
| Maurice                                 | 68                   | 0                 | 10               | 17  | 0                       | 41                    |
| Mauritanie                              | 48                   | 0                 | 0                | 0   | 0                       | 47                    |
| Mozambique                              | 36                   | 0                 | 0                | 6   | 0                       | 30                    |
| Nigéria                                 | 419                  | 302               | 10               | 33  | 0                       | 73                    |
| Ouganda                                 | ..                   | ..                | ..               | ..  | ..                      | ..                    |
| Rép. dém. du Congo                      | ..                   | ..                | ..               | ..  | ..                      | ..                    |
| Rép. -Unie de Tanzanie                  | 39                   | 8                 | 0                | 21  | 0                       | 10                    |
| Sainte-Hélène                           | 2                    | 0                 | 0                | 0   | 0                       | 2                     |
| Sao Tomé-et-Principe                    | 84                   | 5                 | 17               | 60  | 0                       | 3                     |
| Sénégal                                 | 46                   | 0                 | 0                | 1   | 0                       | 44                    |
| Seychelles                              | 64                   | 23                | 0                | 18  | 0                       | 23                    |
| Sierra Leone                            | 23                   | 9                 | 0                | 0   | 0                       | 13                    |
| Somalie                                 | 6                    | 1                 | 0                | 3   | 0                       | 3                     |
| Soudan                                  | 24                   | 1                 | 0                | 21  | 0                       | 2                     |
| Togo                                    | 15                   | 0                 | 0                | 4   | 0                       | 11                    |
| Tunisie                                 | 174                  | 51                | 17               | 3   | 0                       | 103                   |
| <b>Total partiel</b>                    | <b>4 742</b>         | <b>1 020</b>      | <b>803</b>       | <b>1 075</b>                                    | <b>103</b>              | <b>1 740</b>          |
| <b>Pays en développement d'Amérique</b> |                      |                   |                  |   |                         |                       |
| Anguilla                                | 1                    | 0                 | 0                | 1   | 0                       | 0                     |
| Antigua-et-Barbuda                      | 6 005                | 31                | 376              | 2 095   | 3 427                   | 77                    |
| Argentine                               | 434                  | 51                | 34               | 77  | 0                       | 272                   |
| Barbade                                 | 468                  | 129               | 192              | 69  | 0                       | 78                    |
| Belize                                  | 1 534                | 142               | 171              | 741   | 19                      | 460                   |
| Bolivie                                 | 420                  | 262               | 9                | 95  | 2                       | 53                    |
| Brésil                                  | 3 258                | 1 368             | 1 217            | 306   | 160                     | 207                   |

## ANNEXE III a) (suite)

|  | <i>Tonnage total</i> | <i>Pétroliers</i> | <i>Vraquiers</i> | <i>Navires de charge classiques<sup>e</sup></i> | <i>Porte-conteneurs</i> | <i>Autres navires</i> |
|--|----------------------|-------------------|------------------|---|-------------------------|-----------------------|
| Chili  | 964                  | 259               | 196              | 201   | 42                      | 266                   |
| Colombie   | 71                   | 6                 | 0                | 40  | 0                       | 25                    |
| Costa Rica   | 5                    | 0                 | 0                | 0   | 0                       | 5                     |
| Cuba   | 90                   | 20                | 5                | 17  | 0                       | 49                    |
| Dominique  | 40                   | 11                | 0                | 15  | 0                       | 13                    |
| El Salvador  | 6                    | 0                 | 0                | 0   | 0                       | 6                     |
| Équateur   | 324                  | 220               | 0                | 2   | 0                       | 102                   |
| Grenade  | 3                    | 0                 | 0                | 1   | 0                       | 2                     |
| Guatemala  | 5                    | 0                 | 0                | 0   | 0                       | 5                     |
| Guyana   | 32                   | 1                 | 0                | 17  | 0                       | 13                    |
| Haïti  | 1                    | 0                 | 0                | 1   | 0                       | 0                     |
| Honduras   | 813                  | 172               | 68               | 313   | 5                       | 253                   |
| Îles Caïmanes                                      | 2 802                | 1 508             | 672              | 508   | 0                       | 114                   |
| Îles Falkland <sup>f</sup>                         | 52                   | 0                 | 0                | 1   | 0                       | 52                    |
| Îles Turks et Caïques                              | 1                    | 0                 | 0                | 0   | 0                       | 1                     |
| Îles Vierges britanniques                          | 87                   | 63                | 0                | 20  | 0                       | 3                     |
| Jamaïque   | 57                   | 2                 | 45               | 0   | 0                       | 10                    |
| Mexique  | 973                  | 531               | 9                | 75  | 0                       | 358                   |
| Montserrat   | ..                   | ..                | ..               | ..  | ..                      | ..                    |
| Nicaragua  | 4                    | 0                 | 0                | 0   | 0                       | 3                     |
| Paraguay   | 45                   | 3                 | 0                | 36  | 1                       | 5                     |
| Pérou  | 224                  | 15                | 0                | 25  | 0                       | 184                   |
| République dominicaine                             | 13                   | 0                 | 0                | 9   | 0                       | 4                     |
| Sainte-Lucie                                       | ..                   | ..                | ..               | ..  | ..                      | ..                    |
| Saint-Kitts-et-Nevis                               | 0                    | 0                 | 0                | 0   | 0                       | 0                     |
| Saint-Vincent-et-les Grenadines                    | 6 318                | 357               | 2 630            | 2 521   | 163                     | 648                   |
| Suriname   | 5                    | 2                 | 0                | 3   | 0                       | 1                     |
| Trinité-et-Tobago                                  | 28                   | 0                 | 0                | 3   | 0                       | 25                    |
| Uruguay  | 76                   | 8                 | 0                | 9   | 0                       | 59                    |
| Venezuela  | 847                  | 393               | 121              | 37  | 1                       | 296                   |
| <b>Total partiel</b>                               | <b>26 003</b>        | <b>5 553</b>      | <b>5 744</b>     | <b>7 236</b>                                    | <b>3 820</b>            | <b>3 650</b>          |
| <b>Pays et territoires en développement d'Asie</b> |                      |                   |                  |   |                         |                       |
| Arabie saoudite                                    | 1 364                | 730               | 0                | 350   | 149                     | 135                   |
| Bahreïn  | 276                  | 81                | 43               | 3   | 96                      | 53                    |
| Bangladesh   | 447                  | 67                | 6                | 297   | 45                      | 32                    |
| Brunéi Darussalam                                  | 480                  | 1                 | 0                | 2   | 0                       | 477                   |
| Cambodge   | ..                   | ..                | ..               | ..  | ..                      | ..                    |
| Émirats arabes unis                                | 799                  | 292               | 36               | 77  | 214                     | 179                   |
| Hong Kong, Chine                                   | 20 507               | 4 452             | 11 879           | 1 520   | 2 392                   | 265                   |
| Inde   | 6 961                | 3 954             | 2 000            | 311   | 100                     | 596                   |
| Indonésie  | 3 840                | 949               | 389              | 1 530   | 174                     | 798                   |

## ANNEXE III a) (suite)

|  | <i>Tonnage total</i> | <i>Pétroliers</i> | <i>Vraquiers</i> | <i>Navires de charge classiques<sup>c</sup></i> | <i>Porte-conteneurs</i> | <i>Autres navires</i> |
|--|----------------------|-------------------|------------------|---|-------------------------|-----------------------|
| Irak   | 161                  | 52                | 0                | 40  | 0                       | 69                    |
| Iran, Rép. islamique d'                                    | 4 852                | 2 949             | 1 032            | 511   | 205                     | 155                   |
| Jordanie   | 224                  | 137               | 0                | 65  | 5                       | 17                    |
| Koweït   | 2 324                | 1 685             | 17               | 151   | 214                     | 257                   |
| Liban  | 193                  | 1                 | 50               | 135   | 0                       | 7                     |
| Malaisie   | 5 746                | 1 585             | 1 444            | 618   | 685                     | 1 413                 |
| Maldives   | 64                   | 6                 | 0                | 51  | 0                       | 7                     |
| Myanmar  | 433                  | 3                 | 246              | 153   | 0                       | 31                    |
| Oman   | 16                   | 0                 | 0                | 1   | 0                       | 15                    |
| Pakistan   | 322                  | 155               | 0                | 130   | 21                      | 16                    |
| Philippines  | 5 116                | 274               | 2 814            | 1 359   | 44                      | 625                   |
| Qatar  | 562                  | 296               | 0                | 43  | 184                     | 39                    |
| Rép. arabe syrienne  | 477                  | 1                 | 49               | 415   | 8                       | 4                     |
| République de Corée  | 6 757                | 1 022             | 3 225            | 902   | 701                     | 908                   |
| Singapour  | 23 241               | 10 016            | 5 530            | 2 435   | 3 837                   | 1 423                 |
| Sri Lanka  | 141                  | 44                | 0                | 63  | 16                      | 18                    |
| Thaïlande  | 2 269                | 303               | 577              | 1 056   | 171                     | 160                   |
| Yémen  | ..                   | ..                | ..               | ..  | ..                      | ..                    |
| <b>Total partiel</b>                                       | <b>87 571</b>        | <b>29 055</b>     | <b>29 338</b>    | <b>12 217</b>                                   | <b>9 263</b>            | <b>7 699</b>          |
| <b>Pays en développement d'Europe</b>                      |                      |                   |                  |   |                         |                       |
| Croatie  | 848                  | 100               | 517              | 127   | 0                       | 103                   |
| Slovénie   | 2                    | 0                 | 0                | 0   | 0                       | 2                     |
| Yougoslavie  | ..                   | ..                | ..               | ..  | ..                      | ..                    |
| <b>Total partiel</b>                                       | <b>849</b>           | <b>100</b>        | <b>517</b>       | <b>127</b>                                      | <b>0</b>                | <b>105</b>            |
| <b>Pays en développement d'Océanie</b>                     |                      |                   |                  |   |                         |                       |
| Fidji  | 23                   | 5                 | 0                | 4   | 0                       | 14                    |
| Îles Salomon   | 7                    | 0                 | 0                | 2   | 0                       | 5                     |
| Kiribati   | 4                    | 0                 | 0                | 4   | 0                       | 0                     |
| Nauru  | ..                   | ..                | ..               | ..  | ..                      | ..                    |
| Papouasie-Nlle-Guinée                                      | 73                   | 7                 | 4                | 51  | 0                       | 12                    |
| Samoa  | ..                   | ..                | ..               | ..  | ..                      | ..                    |
| Tonga  | 170                  | 14                | 39               | 98  | 0                       | 19                    |
| Tuvalu   | 61                   | 28                | 0                | 29  | 0                       | 3                     |
| Vanuatu  | 1 618                | 0                 | 756              | 436   | 25                      | 401                   |
| <b>Total partiel</b>                                       | <b>1 957</b>         | <b>55</b>         | <b>799</b>       | <b>624</b>                                      | <b>25</b>               | <b>454</b>            |
| <b>TOTAL : PAYS EN DEVELOPPEMENT</b>                       | <b>121 122</b>       | <b>35 783</b>     | <b>37 202</b>    | <b>21 279</b>                                   | <b>13 211</b>           | <b>13 648</b>         |
| <b>Autres pays et territoires non mentionnés ci-dessus</b> | -                    | -                 | -                | -   | -                       | -                     |

## ANNEXE III b)

**Flotte marchande du monde par pavillon d'immatriculation<sup>a</sup>, par groupes de pays et par types de navires<sup>b</sup> au 31 décembre 2003***(en milliers de tpl)*

|   | <i>Tonnage total</i> | <i>Pétroliers</i> | <i>Vraquiers</i> | <i>Navires de charge classiques<sup>c</sup></i> | <i>Porte-conteneurs</i> | <i>Autres navires</i> |
|---|----------------------|-------------------|------------------|---|-------------------------|-----------------------|
| <b>Total monde<sup>d</sup></b>                  | <b>856 974</b>       | <b>316 759</b>    | <b>307 660</b>   | <b>94 767</b>                                   | <b>90 461</b>           | <b>47 327</b>         |
| <b>Pays développés à économie de marché</b>     |                      |                   |                  |   |                         |                       |
| Afrique du Sud                                  | 107                  | 4                 | 0                | 0   | 30                      | 73                    |
| Allemagne                                       | 6 902                | 274               | 2                | 336   | 6 062                   | 229                   |
| Australie                                       | 2 277                | 461               | 928              | 112   | 10                      | 766                   |
| Autriche  | 41                   | 0                 | 0                | 38  | 3                       | 0                     |
| Belgique  | 1 938                | 616               | 344              | 3   | 317                     | 658                   |
| Canada  | 3 124                | 735               | 1 856            | 131   | 2                       | 400                   |
| Danemark  | 9 173                | 3 198             | 77               | 413   | 4 875                   | 610                   |
| Espagne   | 2 587                | 1 282             | 43               | 354   | 232                     | 675                   |
| États-Unis                                      | 41 484               | 23 479            | 8 814            | 2 471   | 5 442                   | 1 278                 |
| Finlande  | 1 146                | 513               | 94               | 393   | 14                      | 133                   |
| France  | 6 389                | 4 079             | 687              | 248   | 629                     | 747                   |
| Gibraltar                                       | 1 256                | 477               | 30               | 453   | 284                     | 12                    |
| Grèce   | 54 481               | 31 265            | 20 146           | 445   | 2 190                   | 435                   |
| Irlande   | 446                  | 16                | 141              | 224   | 13                      | 52                    |
| Islande   | 73                   | 0                 | 1                | 2   | 0                       | 70                    |
| Israël  | 892                  | 3                 | 0                | 3   | 882                     | 5                     |
| Italie  | 10 575               | 4 535             | 2 606            | 1 312   | 830                     | 1 293                 |
| Japon   | 16 577               | 5 693             | 5 940            | 2 219   | 473                     | 2 252                 |
| Luxembourg                                      | 1 366                | 758               | 0                | 62  | 147                     | 398                   |
| Norvège   | 27 652               | 13 127            | 7 514            | 3 850   | 88                      | 3 074                 |
| Nouvelle-Zélande                                | 164                  | 86                | 17               | 11  | 0                       | 50                    |
| Pays-Bas  | 7 920                | 691               | 309              | 3 611   | 1 990                   | 1 320                 |
| Portugal  | 1 608                | 865               | 309              | 240   | 41                      | 152                   |
| Royaume-Uni                                     | 21 536               | 8 275             | 3 245            | 1 719   | 5 397                   | 2 900                 |
| Suède   | 2 116                | 613               | 61               | 1 171   | 0                       | 271                   |
| Suisse  | 1 040                | 0                 | 877              | 40  | 118                     | 5                     |
| Turquie   | 7 542                | 1 106             | 4 368            | 1 612   | 327                     | 128                   |
| <b>Total partiel</b>                            | <b>230 413</b>       | <b>102 150</b>    | <b>58 413</b>    | <b>21 470</b>                                   | <b>30 394</b>           | <b>17 986</b>         |
| <b>Principaux pays de libre immatriculation</b> |                      |                   |                  |   |                         |                       |
| Bahamas   | 47 750               | 25 829            | 9 659            | 6 619   | 2 007                   | 3 637                 |
| Bermudes  | 6 488                | 1 152             | 3 579            | 237   | 526                     | 993                   |
| Chypre  | 35 332               | 6 866             | 21 471           | 3 557   | 3 155                   | 283                   |
| Libéria   | 82 085               | 41 392            | 19 491           | 4 414   | 13 240                  | 3 548                 |

## ANNEXE III b) (suite)

|  | <i>Tonnage total</i> | <i>Pétroliers</i> | <i>Vraquiers</i> | <i>Navires de charge classiques<sup>e</sup></i> | <i>Porte-conteneurs</i> | <i>Autres navires</i> |
|--|----------------------|-------------------|------------------|---|-------------------------|-----------------------|
| Malte  | 40 998               | 16 229            | 19 633           | 3 578   | 1 206                   | 351                   |
| Panama   | 186 860              | 53 180            | 92 740           | 13 452  | 20 647                  | 6 842                 |
| <b>Total partiel</b>                           | <b>399 514</b>       | <b>144 648</b>    | <b>166 573</b>   | <b>31 858</b>                                   | <b>40 781</b>           | <b>15 654</b>         |
| <b>Europe centrale et orientale et ex-URSS</b> |                      |                   |                  |   |                         |                       |
| Albanie  | 98                   | 0                 | 0                | 96  | 0                       | 1                     |
| Arménie  | ..                   | ..                | ..               | ..  | ..                      | ..                    |
| Azerbaïdjan                                    | 508                  | 234               | 0                | 113   | 0                       | 162                   |
| Bélarus  |                      |                   |                  |   |                         |                       |
| Bulgarie                                       | 1 077                | 32                | 847              | 113   | 67                      | 18                    |
| Estonie  | 227                  | 15                | 48               | 110   | 0                       | 53                    |
| Ex-URSS <sup>e</sup>                           | ..                   | ..                | ..               | ..  | ..                      | ..                    |
| Fédération de Russie                           | 9 902                | 2 589             | 1 140            | 3 959   | 317                     | 1 897                 |
| Géorgie  | 1 106                | 66                | 365              | 625   | 5                       | 46                    |
| Hongrie  | 10                   | 0                 | 0                | 10  | 0                       | 0                     |
| Kazakhstan                                     | 11                   | 0                 | 0                | 3   | 0                       | 8                     |
| Kirghizistan                                   | ..                   | ..                | ..               | ..  | ..                      | ..                    |
| Lettonie                                       | 53                   | 4                 | 0                | 11  | 0                       | 38                    |
| Lituanie                                       | 403                  | 7                 | 116              | 201   | 0                       | 78                    |
| Moldova  | ..                   | ..                | ..               | ..  | ..                      | ..                    |
| Ouzbékistan                                    | ..                   | ..                | ..               | ..  | ..                      | ..                    |
| Pologne  | 300                  | 16                | 201              | 18  | 0                       | 65                    |
| République tchèque                             | ..                   | ..                | ..               | ..  | ..                      | ..                    |
| Roumanie                                       | 686                  | 97                | 234              | 219   | 0                       | 136                   |
| Slovaquie                                      | 43                   | 0                 | 33               | 10  | 0                       | 0                     |
| Tadjikistan                                    | ..                   | ..                | ..               | ..  | ..                      | ..                    |
| Turkménistan                                   | 40                   | 8                 | 3                | 15  | 0                       | 12                    |
| Ukraine  | 1 267                | 56                | 160              | 704   | 40                      | 307                   |
| <b>Total partiel</b>                           | <b>15 730</b>        | <b>3 125</b>      | <b>3 147</b>     | <b>6 206</b>                                    | <b>429</b>              | <b>2 822</b>          |
| <b>Pays socialistes d'Asie</b>                 |                      |                   |                  |   |                         |                       |
| Chine  | 26 825               | 4 890             | 12 106           | 6 347   | 2 621                   | 860                   |
| Rép. dém. pop. de Corée                        | 1 311                | 37                | 204              | 998   | 23                      | 49                    |
| Viet Nam                                       | 1 809                | 433               | 278              | 1 022   | 16                      | 59                    |
| <b>Total partiel</b>                           | <b>29 944</b>        | <b>5 360</b>      | <b>12 588</b>    | <b>8 368</b>                                    | <b>2 660</b>            | <b>968</b>            |
| <b>Pays en développement d'Afrique</b>         |                      |                   |                  |   |                         |                       |
| Algérie  | 938                  | 51                | 288              | 153   | 0                       | 446                   |
| Angola   | 32                   | 2                 | 0                | 12  | 0                       | 18                    |
| Bénin  | 0                    | 0                 | 0                | 0   | 0                       | 0                     |
| Cameroun                                       | 366                  | 357               | 0                | 2   | 0                       | 7                     |
| Cap-Vert                                       | 21                   | 4                 | 0                | 15  | 0                       | 3                     |
| Comores  | 599                  | 139               | 245              | 192   | 0                       | 24                    |

## ANNEXE III b) (suite)

|   | <i>Tonnage total</i> | <i>Pétroliers</i> | <i>Vraquiers</i> | <i>Navires de charge classiques<sup>c</sup></i> | <i>Porte-conteneurs</i> | <i>Autres navires</i> |
|---|----------------------|-------------------|------------------|---|-------------------------|-----------------------|
| Congo                                   | 1                    | 0                 | 0                | 0   | 0                       | 1                     |
| Côte d'Ivoire                           | 5                    | 1                 | 0                | 0   | 0                       | 4                     |
| Djibouti                                | 4                    | 0                 | 0                | 4   | 0                       | 0                     |
| Égypte                                  | 1 688                | 380               | 740              | 400   | 58                      | 110                   |
| Érythrée                                | ..                   | ..                | ..               | ..  | ..                      | ..                    |
| Éthiopie                                | 101                  | 4                 | 0                | 98  | 0                       | 0                     |
| Gabon                                   | 8                    | 1                 | 0                | 4   | 0                       | 3                     |
| Gambie                                  | 2                    | 0                 | 0                | 0   | 0                       | 2                     |
| Ghana                                   | 96                   | 11                | 0                | 23  | 0                       | 62                    |
| Guinée                                  | 7                    | 2                 | 0                | 0   | 0                       | 5                     |
| Guinée équatoriale                      | 18                   | 0                 | 0                | 7   | 0                       | 11                    |
| Guinée-Bissau                           | 2                    | 0                 | 0                | 0   | 0                       | 2                     |
| Jamahiriya arabe libyenne               | 116                  | 10                | 0                | 74  | 0                       | 31                    |
| Kenya                                   | 16                   | 8                 | 0                | 2   | 0                       | 6                     |
| Madagascar                              | 33                   | 7                 | 0                | 19  | 0                       | 7                     |
| Malawi                                  | ..                   | ..                | ..               | ..  | ..                      | ..                    |
| Maroc                                   | 392                  | 119               | 0                | 83  | 68                      | 121                   |
| Maurice                                 | 60                   | 0                 | 13               | 15  | 0                       | 32                    |
| Mauritanie                              | 23                   | 0                 | 0                | 1   | 0                       | 23                    |
| Mozambique                              | 28                   | 0                 | 0                | 11  | 0                       | 17                    |
| Nigéria                                 | 676                  | 577               | 13               | 44  | 0                       | 41                    |
| Ouganda                                 | ..                   | ..                | ..               | ..  | ..                      | ..                    |
| Rép. dém. du Congo                      | ..                   | ..                | ..               | ..  | ..                      | ..                    |
| Rép.-Unie de Tanzanie                   | 42                   | 14                | 0                | 25  | 0                       | 3                     |
| Sainte-Hélène                           | 1                    | 0                 | 0                | 0   | 0                       | 1                     |
| Sao Tomé-et-Principe                    | 105                  | 9                 | 29               | 65  | 0                       | 2                     |
| Sénégal                                 | 23                   | 0                 | 0                | 2   | 0                       | 21                    |
| Seychelles                              | 70                   | 35                | 0                | 18  | 0                       | 17                    |
| Sierra Leone                            | 22                   | 17                | 0                | 1   | 0                       | 5                     |
| Somalie                                 | 6                    | 2                 | 0                | 2   | 0                       | 2                     |
| Soudan                                  | 29                   | 1                 | 0                | 27  | 0                       | 1                     |
| Togo                                    | 11                   | 0                 | 0                | 4   | 0                       | 7                     |
| Tunisie                                 | 132                  | 75                | 26               | 5   | 0                       | 25                    |
| <b>Total partiel</b>                    | <b>5 672</b>         | <b>1 825</b>      | <b>1 354</b>     | <b>1 308</b>                                    | <b>126</b>              | <b>1 058</b>          |
| <b>Pays en développement d'Amérique</b> |                      |                   |                  |   |                         |                       |
| Anguilla                                | 1                    | 0                 | 0                | 1   | 0                       | 0                     |
| Antigua-et-Barbuda                      | 7 851                | 45                | 611              | 2 685   | 4 420                   | 90                    |
| Argentine                               | 489                  | 92                | 52               | 108   | 0                       | 236                   |
| Barbade                                 | 695                  | 195               | 315              | 100   | 0                       | 84                    |
| Belize                                  | 1 782                | 237               | 276              | 966   | 19                      | 284                   |
| Bolivie                                 | 655                  | 477               | 13               | 129   | 2                       | 33                    |



## ANNEXE III b) (suite)

|  | <i>Tonnage total</i> | <i>Pétroliers</i> | <i>Vraquiers</i> | <i>Navires de charge classiques<sup>e</sup></i> | <i>Porte-conteneurs</i> | <i>Autres navires</i> |
|--|----------------------|-------------------|------------------|---|-------------------------|-----------------------|
| Brésil   | 5 139                | 2 283             | 2 136            | 337   | 184                     | 199                   |
| Îles Vierges britanniques                          | 158                  | 126               | 0                | 30  | 0                       | 2                     |
| Îles Caïmanes                                      | 4 437                | 2 528             | 1 159            | 606   | 0                       | 144                   |
| Chili  | 1 129                | 439               | 328              | 116   | 51                      | 193                   |
| Colombie   | 88                   | 10                | 0                | 53  | 0                       | 25                    |
| Costa Rica   | 1                    | 0                 | 0                | 0   | 0                       | 1                     |
| Cuba   | 110                  | 32                | 6                | 22  | 0                       | 50                    |
| Dominique  | 44                   | 18                | 1                | 21  | 0                       | 5                     |
| République dominicaine                             | 12                   | 0                 | 0                | 11  | 0                       | 1                     |
| Équateur   | 452                  | 383               | 0                | 3   | 0                       | 67                    |
| El Salvador  | 2                    | 0                 | 0                | 0   | 0                       | 2                     |
| Îles Falkland <sup>f</sup>                         | 37                   | 0                 | 0                | 0   | 0                       | 37                    |
| Grenade  | 1                    | 0                 | 0                | 1   | 0                       | 0                     |
| Guatemala  | 4                    | 0                 | 0                | 0   | 0                       | 4                     |
| Guyana   | 30                   | 2                 | 0                | 21  | 0                       | 7                     |
| Haïti  | 1                    | 0                 | 0                | 1   | 0                       | 0                     |
| Honduras   | 1 000                | 314               | 114              | 451   | 6                       | 114                   |
| Jamaïque   | 79                   | 3                 | 70               | 0   | 0                       | 6                     |
| Mexique  | 1 252                | 866               | 14               | 66  | 0                       | 306                   |
| Montserrat   | ..                   | ..                | ..               | ..  | ..                      | ..                    |
| Nicaragua  | 2                    | 0                 | 0                | 1   | 0                       | 1                     |
| Paraguay   | 47                   | 4                 | 0                | 40  | 2                       | 1                     |
| Pérou  | 148                  | 27                | 0                | 37  | 0                       | 83                    |
| Saint-Kitts-et-Nevis                               | 1                    | 0                 | 0                | 1   | 0                       | 0                     |
| Sainte-Lucie                                       | ..                   | ..                | ..               | ..  | ..                      | ..                    |
| Saint-Vincent-et-les Grenadines                    | 9 028                | 613               | 4 603            | 3 226   | 203                     | 382                   |
| Suriname   | 7                    | 3                 | 0                | 3   | 0                       | 0                     |
| Trinité-et-Tobago                                  | 8                    | 0                 | 0                | 0   | 0                       | 8                     |
| Îles Turks et Caïques                              | 0                    | 0                 | 0                | 0   | 0                       | 0                     |
| Uruguay  | 51                   | 11                | 0                | 7   | 0                       | 33                    |
| Venezuela  | 1 261                | 678               | 200              | 49  | 1                       | 333                   |
| <b>Total partiel</b>                               | <b>36 001</b>        | <b>9 387</b>      | <b>9 899</b>     | <b>9 092</b>                                    | <b>4 889</b>            | <b>2 732</b>          |
| <b>Pays et territoires en développement d'Asie</b> |                      |                   |                  |   |                         |                       |
| Arabie saoudite                                    | 1 962                | 1 395             | 0                | 346   | 156                     | 65                    |
| Bahreïn  | 353                  | 153               | 60               | 4   | 100                     | 36                    |
| Bangladesh   | 606                  | 116               | 9                | 402   | 61                      | 17                    |
| Brunéï Darussalam                                  | 422                  | 2                 | 0                | 3   | 0                       | 418                   |
| Cambodge   | ..                   | ..                | ..               | ..  | ..                      | ..                    |
| Émirats arabes unis                                | 1 007                | 489               | 64               | 88  | 227                     | 139                   |
| Hong Kong, Chine                                   | 34 467               | 7 065             | 22 472           | 2 004   | 2 697                   | 228                   |
| Inde   | 11 363               | 6 936             | 3 374            | 369   | 131                     | 553                   |

## ANNEXE III b) (suite)

|  | <i>Tonnage total</i> | <i>Pétroliers</i> | <i>Vraquiers</i> | <i>Navires de charge classiques<sup>c</sup></i> | <i>Porte-conteneurs</i> | <i>Autres navires</i> |
|--|----------------------|-------------------|------------------|---|-------------------------|-----------------------|
| Indonésie  | 4 809                | 1 527             | 619              | 2 081   | 229                     | 353                   |
| Irak   | 207                  | 86                | 0                | 55  | 0                       | 66                    |
| Iran, Rép. islamique d'                                    | 8 336                | 5 507             | 1 766            | 702   | 247                     | 113                   |
| Jordanie   | 385                  | 290               | 0                | 82  | 7                       | 6                     |
| Koweït   | 3 716                | 3 043             | 27               | 158   | 227                     | 261                   |
| Liban  | 247                  | 1                 | 80               | 156   | 0                       | 9                     |
| Malaisie   | 8 064                | 2 740             | 2 553            | 724   | 855                     | 1 191                 |
| Maldives   | 84                   | 12                | 0                | 69  | 0                       | 3                     |
| Myanmar  | 651                  | 5                 | 433              | 199   | 0                       | 14                    |
| Oman   | 9                    | 1                 | 0                | 1   | 0                       | 7                     |
| Pakistan   | 499                  | 274               | 0                | 184   | 27                      | 13                    |
| Philippines  | 6 944                | 430               | 4 741            | 1 460   | 56                      | 257                   |
| Qatar  | 796                  | 507               | 0                | 58  | 202                     | 28                    |
| République arabe syrienne                                  | 689                  | 2                 | 77               | 599   | 8                       | 1                     |
| République de Corée  | 10 434               | 1 893             | 5 886            | 1 153   | 816                     | 686                   |
| Singapour  | 36 393               | 16 932            | 10 333           | 3 219   | 4 853                   | 1 056                 |
| Sri Lanka  | 187                  | 74                | 0                | 82  | 21                      | 10                    |
| Thaïlande  | 3 411                | 541               | 950              | 1 564   | 232                     | 124                   |
| Yémen  | ..                   | ..                | ..               | ..  | ..                      | ..                    |
| <b>Total partiel</b>                                       | <b>136 041</b>       | <b>50 022</b>     | <b>53 446</b>    | <b>15 764</b>                                   | <b>11 153</b>           | <b>5 655</b>          |
| <b>Pays en développement d'Europe</b>                      |                      |                   |                  |   |                         |                       |
| Croatie  | 1 222                | 150               | 902              | 143   | 0                       | 27                    |
| Slovénie   | 1                    | 0                 | 0                | 0   | 0                       | 1                     |
| Yougoslavie  | ..                   | ..                | ..               | ..  | ..                      | ..                    |
| <b>Total partiel</b>                                       | <b>1 222</b>         | <b>150</b>        | <b>902</b>       | <b>143</b>                                      | <b>0</b>                | <b>28</b>             |
| <b>Pays en développement d'Océanie</b>                     |                      |                   |                  |   |                         |                       |
| Fidji  | 17                   | 7                 | 0                | 4   | 0                       | 6                     |
| Îles Salomon   | 5                    | 0                 | 0                | 2   | 0                       | 3                     |
| Kiribati   | 4                    | 0                 | 0                | 3   | 0                       | 1                     |
| Nauru  | ..                   | ..                | ..               | ..  | ..                      | ..                    |
| Papouasie-Nlle-Guinée                                      | 84                   | 12                | 5                | 64  | 0                       | 4                     |
| Samoa  | ..                   | ..                | ..               | ..  | ..                      | ..                    |
| Tonga  | 228                  | 23                | 71               | 123   | 0                       | 11                    |
| Tuvalu   | 93                   | 50                | 0                | 39  | 0                       | 4                     |
| Vanuatu  | 2 006                | 0                 | 1 260            | 323   | 29                      | 394                   |
| <b>Total partiel</b>                                       | <b>2 437</b>         | <b>92</b>         | <b>1 337</b>     | <b>558</b>                                      | <b>29</b>               | <b>422</b>            |
| <b>TOTAL : PAYS EN DEVELOPPEMENT</b>                       | <b>181 373</b>       | <b>61 476</b>     | <b>66 938</b>    | <b>26 865</b>                                   | <b>16 198</b>           | <b>9 896</b>          |
| <b>Autres pays et territoires non mentionnés ci-dessus</b> | -                    | -                 | -                | -   | -                       | -                     |

*Notes de l'annexe III*

Source : Lloyd's Register-Fairplay.

- <sup>a</sup> Les désignations employées dans ce tableau et la présentation des données qui y figurent concernent les pavillons d'immatriculation et n'impliquent, de la part du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies, aucune prise de position quant au statut juridique de tel ou tel pays ou territoire ou de ses autorités, ni quant au tracé de ses frontières.
- <sup>b</sup> Navires de 100 tjb ou plus, non compris les flottes américaines et canadiennes des Grands lacs et la flotte de réserve des États-Unis.
- <sup>c</sup> Y compris les cargos mixtes.
- <sup>d</sup> Non compris le tonnage estimatif de la flotte de réserve des États-Unis et des flottes américaine et canadienne des Grands lacs, soit respectivement 3,9 millions de tjb (4,3 millions de tpl), 0,9 million de tjb (1,8 million de tpl) et 1,0 million de tjb (1,6 million de tpl).
- <sup>e</sup> Ensemble des Républiques de l'ex-URSS qui n'ont pas créé de nouveaux registres maritimes.
- <sup>f</sup> Il existe un différend entre les gouvernements de l'Argentine et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord au sujet de la souveraineté des Îles Falkland (Malvinas).