

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
 <i>Chapitre</i>	
1. ÉVOLUTION DU TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL	1
A. Contexte économique mondial	1
B. Trafic maritime mondial	4
2. STRUCTURE ET REGIME DE PROPRIETE DE LA FLOTTE MONDIALE	21
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
3. PRODUCTIVITE DE LA FLOTTE MONDIALE ET SITUATION DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE DANS LES TRANSPORTS MARITIMES MONDIAUX	43
A. Productivité opérationnelle	43
B. Situation de l'offre et de la demande dans les transports maritimes mondiaux	45
C. Comparaison entre le volume des chargements transportés et l'armement.....	47
4. TRAFIC ET MARCHES DES FRETS	51
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
5. DEVELOPPEMENT DES PORTS	73
A. Trafic portuaire conteneurisé	73
B. Amélioration du rendement portuaire	76
C. Changements institutionnels	79
D. Mesures de sécurité dans les ports.....	81
6. TRAFIC ET EFFICACITE DES SERVICES DE TRANSPORT	83
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>
7. EXAMEN DE L'EVOLUTION AU NIVEAU REGIONAL: ASIE	95
A. Contexte économique	95
B. Commerce maritime et demande de services de transport 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 et 2000-2003	125
III.a) Flottes marchandes du monde par pavillon d'immatriculation, par groupes de pays et par types de navires, au 31 décembre 2003	129
III.b) Flottes marchandes du monde par pavillon d'immatriculation, par 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 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 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 par groupes de pays, en 2002, 2003 et 2004	22
8. Répartition par âge de la flotte marchande mondiale, par catégories de navires, au 1 ^{er} 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, 1980, 1990, 2002, 2003 et 2004	27
14. Répartition du tonnage mondial par catégories de navires et par groupes de pays, 1970, 1980, 1990, 2000, 2002 et 2003	28
15. Structure de la flotte marchande des principaux groupes de pays au 1 ^{er} janvier 2004.....	31
16. Les 35 principaux pays et territoires maritimes au 1 ^{er} janvier 2004.....	32
17. Répartition du tonnage des flottes de libre immatriculation au 1 ^{er} janvier 2004.....	34
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 ^{er} janvier	36

<i>Tableau</i>	<i>Page</i>
19. Véritable nationalité des principales flottes de libre immatriculation au 1 ^{er} 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 ^{er} 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 ^{er} 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 au augmenté de 4,5 %, contre 3,0 % en 2002. La hausse a été la plus marquée en Chine et dans certains pays en développement.
- L'indice de la production industrielle totale des pays de l'OCDE a augmenté de 1,2 %. Cette évolution est le résultat de la performance des États-Unis, du Japon et, dans une moindre mesure, des pays européens membres de l'OCDE.
- Le trafic maritime international (marchandises chargées) est reparti à la hausse avec un chiffre record de 6 milliards 17 millions de tonnes. Le taux annuel de croissance devrait augmenter en 2004.
- Le total des activités maritimes mesuré en tonnes-milles est passé à 24 589 milliards de tonnes-milles, contre 23 217 milliards de tonnes-milles en 2002.

Évolution de la flotte mondiale

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

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

Productivité de la flotte mondiale et situation de l'offre et de la demande

- Les principaux indicateurs de productivité de la flotte mondiale – à savoir le nombre de tonnes transportées par tpl et le nombre de tonnes-milles par tpl – se sont établis à 7,2 et à 28,7 respectivement, soit une augmentation de 2,9 % et de 4,3 % par rapport à 2002.
- L'excédent de tonnage de la flotte mondiale a légèrement augmenté et s'établissait à 10,3 millions de tpl en 2003, soit 1,2 % de la flotte marchande mondiale. Dans le secteur des navires citernes, la capacité excédentaire est tombée à 6,0 millions de tpl, tandis que

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

Marchés des frets

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

Coût total du fret par groupe de pays

- Au niveau mondial, le coût total du fret en proportion de la valeur des importations est passé de 6,64 % en 2002 à 6,11 % en 2001. Pour les pays développés à économie de marché, le coefficient de fret a été de

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

Développement des ports

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

Efficacité commerciale et efficacité des transports

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

Évolution observée au niveau régional

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

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

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

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

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

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:

Catégories	Types de navires
Pétroliers	Pétroliers
Vraquiers	Minéraliers et vraquiers, minéraliers-vraquiers-pétroliers
Navires de charge classiques	Navires frigorifiques, navires spécialisés, cargos rouliers, navires de charge classiques (à pont unique et à plusieurs ponts), cargos mixtes
Porte-conteneurs	Porte-conteneurs cellulaires intégraux
Autres navires	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
Total tous navires	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 ^a
Monde	2,7	1,4	1,7	2,6
Pays développés	2,4	1,0	1,2	2,0
<i>dont :</i>				
États-Unis	3,5	0,5	2,2	3,1
Japon	1,4	0,4	-0,3	2,7
Union européenne	2,1	1,7	1,0	0,7
<i>dont :</i>				
Allemagne	1,6	0,8	0,2	-0,1
France	1,8	2,2	1,2	0,2
Italie	1,6	1,8	0,4	0,3
Royaume-Uni	2,7	2,1	1,6	2,2
Pays en développement	4,1	2,4	3,5	4,5
<i>dont :</i>				
Afrique	2,5	3,6	3,1	3,4
Amérique latine	3,3	0,4	-0,6	1,6
Asie	6,2	3,2	5,4	5,9
Pays en transition	-2,5	4,7	4,1	5,9
Chine	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.

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

^a Compte non tenu d'importants comptages doubles.

^b Y compris Israël.

^c 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.

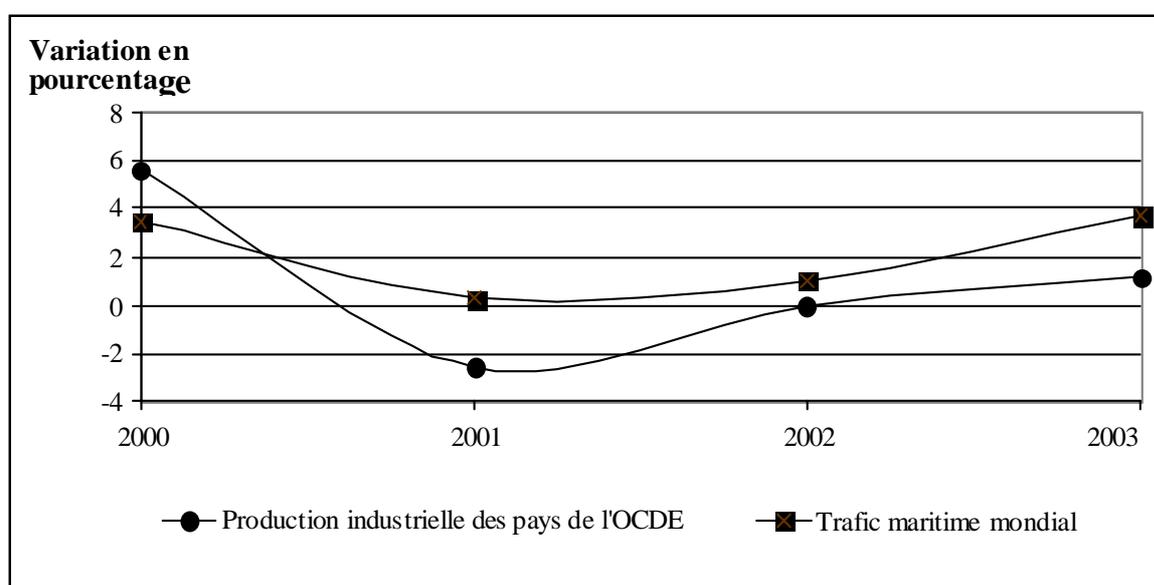
3. Production industrielle des pays de l'OCDE

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^a
(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 vracs ^b			
1970	1 442		1 124		448		2 566	
1980	1 871		1 833		796		3 704	
1990	1 755		2 253		968		4 008	
1999	2 068	-0,6	3 604	1,9	1 196	2,2	5 672	1,0
2000	2 163	4,6	3 709	2,9	1 288	7,7	5 872	3,5
2001	2 174	0,5	3 717	0,2	1 331	3,3	5 891	0,3
2002	2 129	-2,1	3 819	2,8	1 352	1,6	5 948	1,0
2003^c	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.

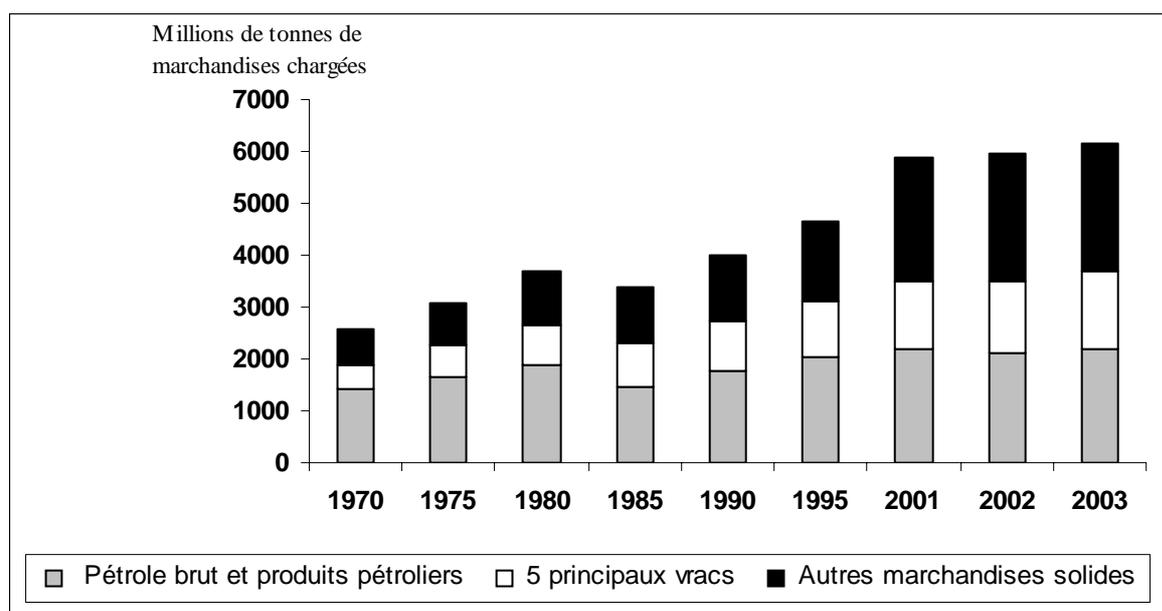
^a Y compris les cargaisons internationales chargées dans l'un des ports des Grands Lacs et du Saint-Laurent pour être déchargées dans un autre de ces ports.

^b Minerai de fer, grains, charbon, bauxite/alumine et phosphate.

^c 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 brut¹ 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.

¹ 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 cubes² (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

² 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 m³: 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'Omisaljji (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 ^a par types de cargaisons et par groupes de pays ^b
en 1970, 1980, 1990, et 1999-2003**

Groupe de pays	Année	Marchandises chargées				Marchandises déchargées			
		Pétrole		Marchan- dises solides	Total toutes cargaisons	Pétrole		Marchan- dises solides	Total toutes cargaisons
		Pétrole brut	Produits pétroliers ^c			Pétrole brut	Produits pétroliers ^c		
Trafic en millions de tonnes									
Total mondial	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
Répartition du trafic par groupes de pays, en pourcentage									
Total mondial	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
PDEM	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
Europe centrale et orientale ^d	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		Marchandises solides	Total toutes cargaisons	Pétrole		Marchandises solides	Total toutes cargaisons
		Pétrole brut	Produits pétroliers ^c			Pétrole brut	Produits pétroliers ^c		
	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
Pays socialistes d'Asie^e	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
Pays en développement	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
dont : Afrique	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
Amériques	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 ^c			Pétrole brut	Produits pétroliers ^c		
Asie	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
Europe	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
Océanie	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.

^a 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.

^b 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".

^c 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.

^d Y compris l'ex-Union soviétique pour les données concernant 1970 et 1980.

^e 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-asiennne, 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 vrac 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.

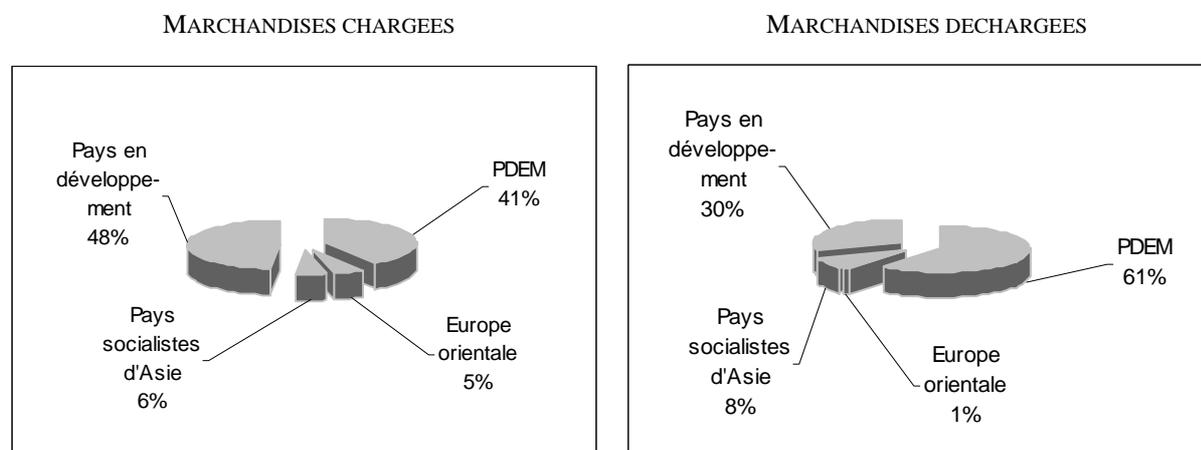
En 2003, les pays socialistes d'Asie ont représenté 5,6 % et 8,0 % des importations mondiales. Ces dernières années, l'accroissement des importations a été lié au rôle plus important joué par le commerce dans le développement

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 ^a	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*.

^a 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

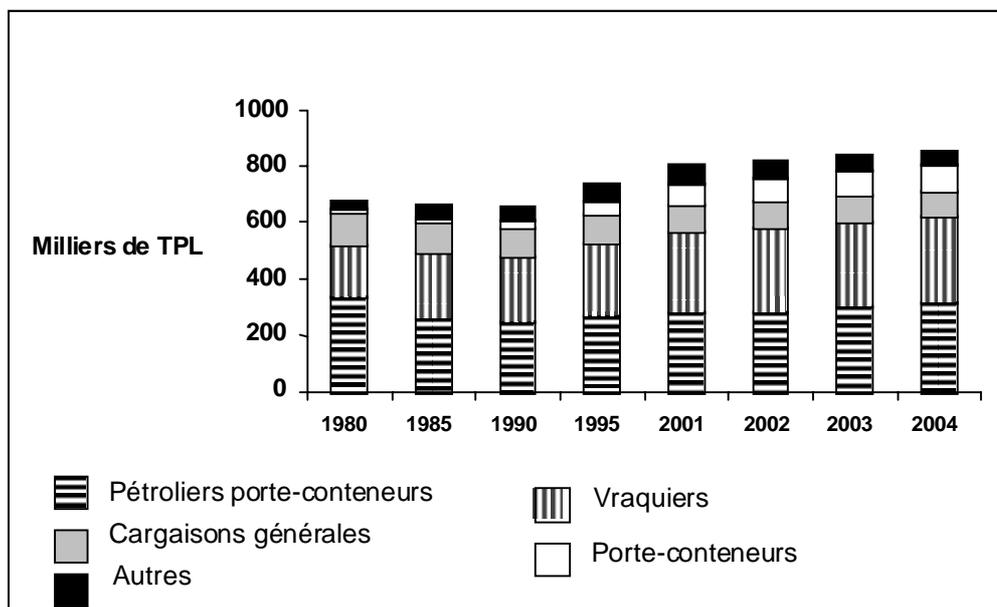
La flotte mondiale de porte-conteneurs cellulaires intégraux s'est encore sensiblement accrue en 2003, tant en nombre d'unités qu'en capacité EVP, pour s'établir, début 2004, à 3 054 navires d'une capacité totale de 6 437 218 EVP, soit un accroissement de 5,7 % du nombre de navires et de 9,2 % de la 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^a
(en milliers de tpl – chiffres au 1^{er} janvier)

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

^a 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^a**
(chiffres au 1^{er} janvier)

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

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

^a Les parts en pourcentage sont indiquées en italique.

TABLEAU 8

Répartition par âge de la flotte marchande mondiale, par catégories de navires, au 1^{er} 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) 2003 ^a	(années) 2002 ^a
Total mondial	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
Pays développés à économie de marché	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
Principaux pays de libre immatriculation	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
Total partiel	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
Pays d'Europe centrale et orientale	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
Pays socialistes d'Asie	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
Pays en développement (sauf pays de libre immatriculation)	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.

^a 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 ^a		Transporteurs mixtes ^a		Transporteurs de vrac sec ^a		Autres navires ^b		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.

^a Navires de plus de 10 000 tpl.

^b Navires de charge, de haute mer, de plus de 1 000 tonneaux de jauge brute (tjb).

^c 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 ferrailés. 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 ferrailés 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>
Tonnage vendu à la casse (millions de tpl)	16,9	30,7	22,2	27,8	30,5	25,6
Part du tonnage démolé en pourcentage de la flotte mondiale totale	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>
1999	16,7	1,1	9,7	3,2	30,7	799,0	3,8	54,2	3,7	31,5	10,6	100,0
2000	13,5	1,0	4,6	3,1	22,2	808,4	2,7	60,9	4,3	20,8	14,0	100,0
2001	15,7	0,8	8,1	3,2	27,8	825,7	3,4	56,5	2,7	29,1	11,7	100,0
2002	18,1	1,6	5,9	4,9	30,5	844,2	3,6	59,3	5,2	19,3	16,1	100,0
2003	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^a
(années)

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

^a 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 ferrailées. 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

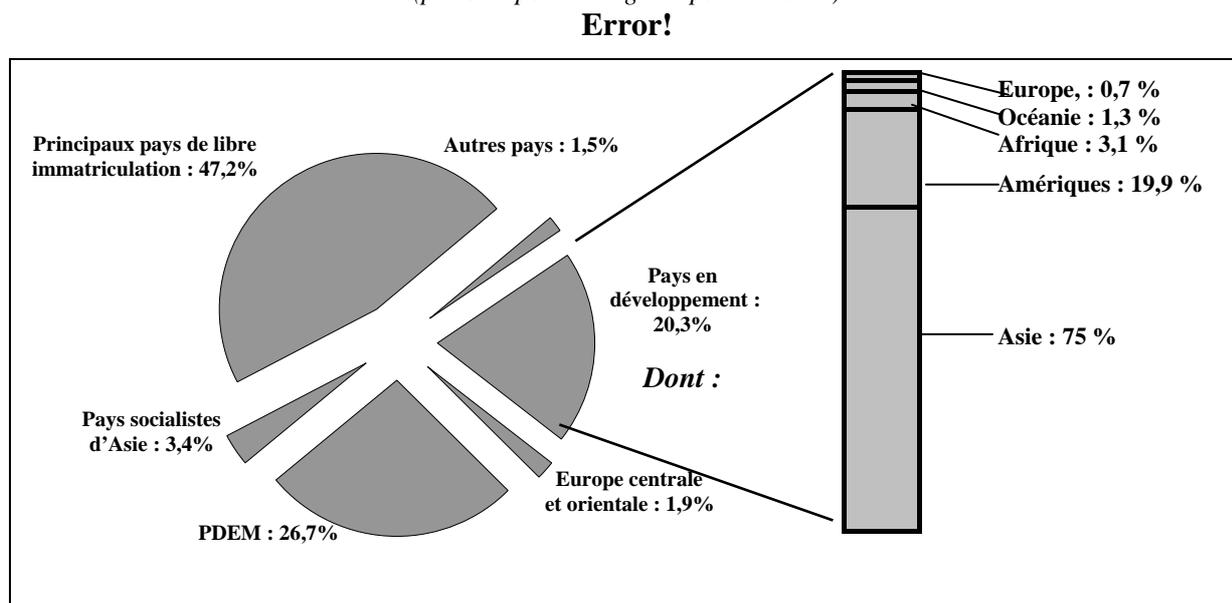
1. Répartition du tonnage mondial par groupes de pays

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^{er} 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^a**
(chiffres au 1^{er} janvier)

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

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

^a 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.

^b Les parts en pourcentage sont indiquées en italique.

^c Chiffres au 1^{er} juillet.

^d 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 ^{a b}

Année	Total en <i>tpl</i>		Pétroliers	Vraquiers ^c	Navires de charge classiques	Porte-conteneurs	Autres navires	
	Millions de <i>tpl</i>	Pourcentage du total mondial						
			Part en pourcentage, par catégorie de navires ^d					
Total mondial	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
Pays développés à économie de marché	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
Pays de libre immatriculation	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
Europe centrale et orientale	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
Pays socialistes d'Asie	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
Pays en développement	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 ^c	Navires de charge classiques	Porte-conteneurs	Autres navires	
	Millions de <i>tpl</i>	Pourcentage du total mondial						
	Part en pourcentage, par catégorie de navires ^d							
Dont :								
Afrique	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
Amérique	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
Asie	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
Europe	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
Océanie	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
Autres pays	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).

^a Non compris la flotte de réserve des États-Unis et les flottes américaine et canadienne des Grands lacs.

^b Données au 1^{er} juillet jusqu'en 1990, et au 31 décembre à partir de 1991.

^c Minéraliers et vraquiers, y compris les minéraliers pétroliers et les minéraliers vraquiers pétroliers.

^d 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^{er} janvier 2004^a
(millions de tpl et parts en pourcentage)

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

^a 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^{ème} et la 35^{ème} 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^{er} janvier 2004^a

<i>Pays de domicile</i> ^b	<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</i> ^c	<i>Pavillon étranger</i>	<i>Total</i>	<i>Pavillon national</i> ^c	<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 ^b	Nombre de navires			Tonnage de port en lourd			Pourcentage sous pavillon étranger	Pourcentage du total mondial
	Pavillon national ^c	Pavillon étranger	Total	Pavillon national ^c	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
Total (35 pays)	13 579	13 920	27 499	267 911 443	489 305 894	757 217 337	64,62	97,49
Total mondial	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.

^a 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.

^b 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.

^c 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 ^a au 1^{er} janvier 2004

Pavillon	Pétroliers		Vraquiers		Navires de charge classiques		Porte-conteneurs		Autres navires		Total		Total au 1 ^{er} 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
Panama	616	46 627	1 299	83 289	1 186	11 217	537	19 249	473	8 329	4 111	168 710	168 508
Libéria	363	37 611	263	16 371	181	3 104	367	12 572	162	4 425	1 336	74 083	68 413
Bahamas	177	22 790	144	8 662	384	5 883	58	1 764	263	3 453	1 026	42 552	44 122
Malte	225	14 296	396	17 283	342	2 889	32	613	25	268	1 020	35 348	36 649
Chypre	110	6 291	370	19 238	310	3 054	104	2 826	44	296	938	31 706	32 097
Bermudes	4	629	25	3 579	19	228	18	526	18	484	84	5 446	6 293
Total partiel	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
Saint-Vincent-et-les Grenadines	29	241	98	3 896	263	2 022	22	163	78	240	490	6 562	6 554
Antigua et Barbuda	7	27	18	382	589	2 546	222	4 260	15	92	851	7 306	6 039
Iles Caïmanes	40	2 053	23	1 159	44	580	0	0	29	293	136	4 086	3 321
Luxembourg	14	718	0	0	8	62	9	147	18	346	49	1 273	1 990
Vanuatu	0	0	25	1 236	16	288	1	29	87	232	129	1 785	1 381
Gibraltar	19	349	2	30	80	423	14	195	8	70	123	1 068	1 261
Total	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
Total six principaux registres de libre immatriculation au 1^{er} janvier 2003													
	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
Total six principaux registres de libre immatriculation au 1^{er} janvier 2002													
	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
Total six principaux registres de libre immatriculation au 1^{er} janvier 2001												395 164	

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

^a 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^{ème}, au 3^{ème} et au 7^{ème} 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^{er} janvier ^a
(milliers de tpl)

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

^a 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^{er} 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^{er} 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^a 1993-2003
(nombre de navires, milliers de tpl)

Année	Navires-citernes		Vraquiers		Transporteurs mixtes		Navires de charge classiques		Porte-conteneurs		Transbordeurs		Total ^b	
	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
1993	267	17 327	299	18 303	1	83	261	2 102	182	5 057	122	163	1 132	43 035
1994	256	13 833	339	19 896	2	220	227	1 493	242	6 497	118	159	1 184	42 098
1995	243	9 143	381	22 418	4	440	345	2 449	345	8 562	144	224	1 462	43 236
1996	274	13 875	271	14 250	-	-	257	2 107	292	6 978	144	155	1 238	37 365
1997	428	32 516	282	17 983	2	220	299	2 701	166	3 618	96	149	1 273	57 187
1998	280	21 922	166	11 835	0	0	333	2 488	178	5 975	117	231	1 074	42 451
1999	206	16 822	346	23 934	-	-	162	1 323	170	7 183	116	348	1 000	49 610
2000	446	41 865	344	20 081	-	-	255	2 534	373	15 025	136	308	1 554	80 121
2001	550	34 260	165	9 496	-	-	142	1 222	180	6 564	101	80	1 138	51 622
2002	447	23 979	275	20 799	-	-	136	1 593	135	6 223	111	131	1 104	52 725
2003														
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	..
Total	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).

^a Navires de 300 tjb ou plus.

^b 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^{er} 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>
Total mondial	160 379	61 076	46 560	3 020	30 584	19 139
Pays développés à économie de marché	47 017	20 079	7 920	1 059	9 350	8 609
Principaux pays de libre immatriculation	87 172	29 597	30 862	1 169	17 952	7 592
Pays d'Europe centrale et orientale	410	58	0	154	0	198
Pays socialistes d'Asie	6 087	2 529	2 030	66	951	511
Ensemble des pays en développement	19 692	8 813	5 748	572	2 330	2 229
<i>Dont :</i>						
Afrique	403	1	0	10	0	392
Amérique	819	87	82	256	157	237
Asie	18 375	8 725	5 666	306	2 173	1 504
Europe	95	0	0	0	0	95
Océanie	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^a
(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>
Vraquier de 30 à 50 000 tpl	17	11	24	25	20	15	22	46,7
Navire-citerne de 32 à 45 000 tpl	19	18	29	34	29	26	30	15,4
Vraquier de 70 à 74 000 tpl	24	14	32	29	23	20	25	25,0
Navire-citerne de 80 à 105 000 tpl	28	22	42	43	41	35	41	17,1
Vraquier de 120 000 tpl	32	27	45	40	40	31	47	51,6
Navire-citerne de 250 à 280 000 tpl	75	47	90	85	76	67	75	11,9
Méthanier (GNL) de 125 000 à 138 000 m³	200	200	225	245	165	164	155	-5,5
Méthanier (GPL) de 75 000 m³	77	44	78	68	60	60	59	-1,7
Navire de charge classique de 15 000 tpl	14	12	24	21	19	16	16	0,0
Porte-conteneurs intégral de 2 500 EVP	-	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.

^a 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 % 2002/2003
Navire-citerne de 40 000 tpl	20	20	27	26	24	28
Navire-citerne de 80 à 95 000 tpl ^a	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.

^a 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

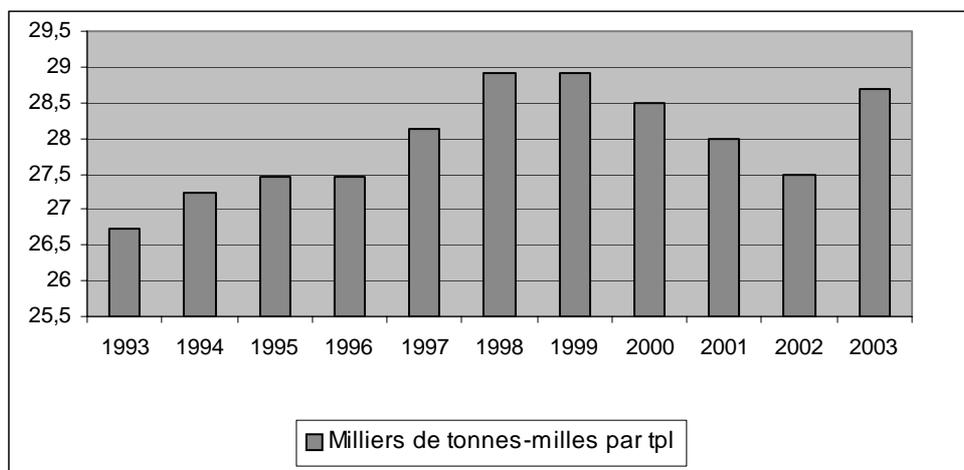
A. PRODUCTIVITÉ OPÉRATIONNELLE

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

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

Le tableau 25 fournit des données complémentaires sur la productivité opérationnelle mesurée en tonnes de marchandises transportées par tonne de port en lourd selon le type de navire. La productivité, mesurée en nombre de tonnes transportées par tpl par les navires-citernes, s'est

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

TABLEAU 25

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

<i>Année</i>	<i>Chargements de pétrole transportés par des navires-citernes de plus de 50 000 tpl (millions de tonnes)</i>	<i>Tonnes par tpl de navire-citerne</i>	<i>Chargements de vrac sec transportés par des vraquiers de plus de 18 000 tpl (millions de tonnes)</i>	<i>Tonnes par tpl de vraquier</i>	<i>Chargements de pétrole et de vrac sec transportés par des transporteurs mixtes de plus de 18 000 tpl (millions de tonnes)</i>	<i>Tonnes par tpl de transporteur mixte</i>	<i>Chargements transportés par le reste de la flotte (millions de tonnes)</i>	<i>Tonnes par tpl du reste de la flotte</i>
1970	1 182	8,6	403	8,4	97	6,8	800	6,3
1980	1 564	4,8	396	2,9	282	5,8	1 406	8,3
1990	1 427	6,0	667	3,3	203	6,3	1 680	9,1
2000	2 077	7,3	1 255	4,6	122	7,9	2 415	10,0
2002	2 059	6,8	1 333	4,6	100	7,9	2 395	10,0
2003	2 119	6,7	1 455	4,9	104	8,6	2 490	10,7

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

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

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

Les données indicatives sur les tonnes-milles transportées par les navires-citernes, les vraquiers, les transporteurs mixtes et la flotte résiduelle figurent dans le tableau 26. Les milliers de tonnes-milles par tpl de navires-citernes ont augmenté en 2003 de 1,6 % pour atteindre 31,8, tandis que les tonnes-milles par tpl des vraquiers et des transporteurs mixtes augmentaient de 5,1 et de 10,7 % pour atteindre 24,8 et 41,4 respectivement. La flotte résiduelle a connu une augmentation de productivité de 7,1 % pour atteindre 28,8 tonnes-milles par tpl.

B. SITUATION DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE DANS LES TRANSPORTS MARITIMES MONDIAUX

1. Tonnage excédentaire

Le tableau 27 fournit des données succinctes sur le rapport entre l'offre et la demande de tonnage pour 1990 et pour la période 1999-2003. En 2003, le tonnage excédentaire total a représenté environ la moitié de celui de l'année précédente – 10,3 millions de tpl. Cette situation est en grande partie imputable au grand nombre de navires

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

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

En 2003, l'offre de tonnage dans le secteur des pétroliers a augmenté de 18,3 millions de tpl pour atteindre 286,0 millions de tpl, les livraisons de navires neufs ayant été supérieures au tonnage envoyé à la ferraille, désarmé ou perdu (voir le tableau 28 et le graphique 7). Cette augmentation, conjuguée à l'augmentation des expéditions et à la prolongation des routes, a ramené la surcapacité à 6,0 millions de tpl, soit 2,1 % du total de la flotte mondiale de pétroliers. En 2003, l'offre totale dans le secteur des vraquiers s'est accrue de 38,7 millions de tpl pour atteindre 297,5 millions de tpl. Le surtonnage pour ce type de navire a atteint 3,6 millions de tpl, soit l'équivalent de 1,2 % de la flotte de vraquiers. En ce qui concerne la flotte de navires de charge classiques, la surcapacité a légèrement augmenté en 2003, l'offre dépassant la demande de 0,7 millions de tpl seulement, soit 1,6 % de la flotte mondiale de ce secteur. Le tonnage excédentaire des navires de charge classiques a été inférieur à 1,0 million de tpl pendant les trois dernières années.

TABLEAU 26

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

Année	Chargements de pétrole transportés par des navires-citernes (milliards de tonnes-milles)	Tonnes-milles par tpl de navire-citerne	Chargements de vrac sec transportés par des vraquiers (milliards de tonnes-milles)	Tonnes-milles par tpl de vraquier	Chargements de pétrole et de vrac sec transportés par des transporteurs mixtes (milliards de tonnes-milles)	Tonnes-milles par tpl de transporteur mixte	Chargements transportés par le reste de la flotte (milliards de tonnes-milles)	Tonnes-milles par tpl du reste de la flotte
1970	6 039	43,8	1 891	39,4	745	52,5	1 979	15,7
1980	9 007	27,6	2 009	14,5	1 569	32,4	4 192	24,8
1990	7 376	30,8	3 804	18,8	1 164	36,0	4 777	26,0
2000	9 840	34,5	6 470	23,9	593	38,5	6 159	25,5
2002	9 572	31,4	6 766	23,5	473	37,5	6 452	26,9
2003	10 087	31,8	7 326	24,8	501	41,4	6 687	28,8

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

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

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

TABLEAU 27

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

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

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

^a Estimations des chiffres annuels moyens. Par tonnage excédentaire, on entend le tonnage qui n'est pas pleinement utilisé parce que exploité à vitesse réduite, désarmé ou inactif pour d'autres raisons.

^b Différence entre la flotte mondiale et le tonnage en excédent.

TABLEAU 28

Analyse du surtonnage par grandes catégories de navires, 1997-2003^a
(chiffres annuels moyens en millions de tpl)

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

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

^a Les agrégats pour tous les secteurs indiqués dans le présent tableau sont des moyennes pour les années considérées et diffèrent donc des chiffres mondiaux figurant dans le tableau 27. Les navires-citernes et les vraquiers de moins de 10 000 tpl, de même que les navires de charge classiques et les transporteurs d'unités de charge de moins de 5 000 n'y sont pas pris en compte.

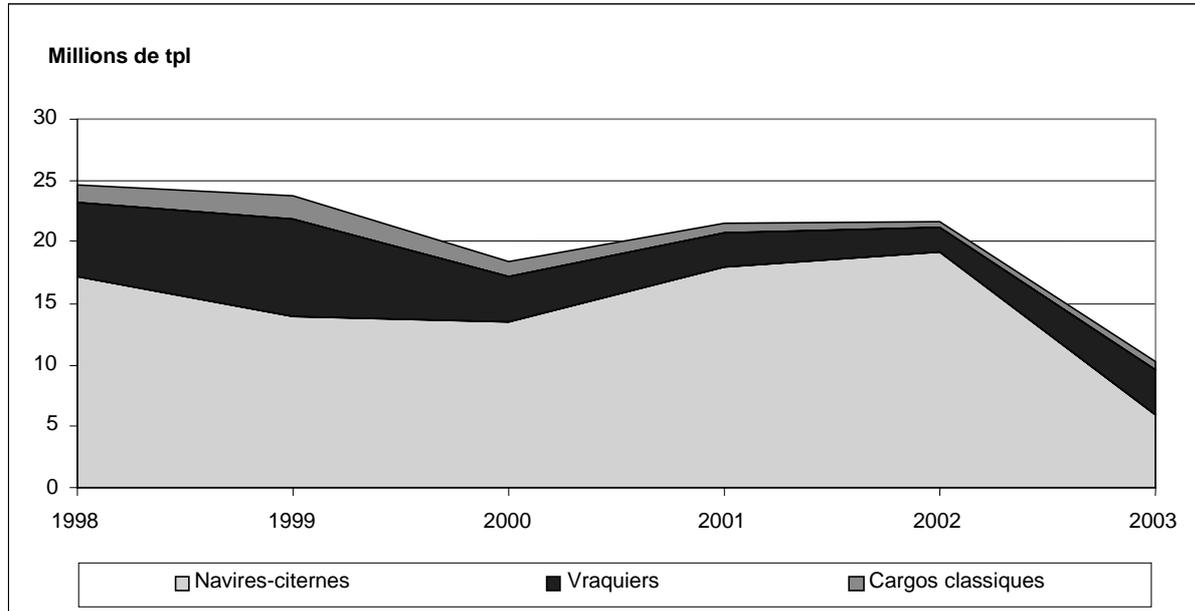
^b Y compris 50 % de transporteurs mixtes (minéraliers, vraquiers, pétroliers).

^c La flotte de transporteurs d'unités de charge comprend ici les porte-conteneurs cellulaires intégraux, les porte-conteneurs partiellement cellulaires, les navires rouliers et les porte-barges.

^d Les chiffres indiqués pour 2003 correspondent à ceux enregistrés jusqu'en octobre 2003, tels qu'ils ont été recueillis en décembre 2003.

GRAPHIQUE 7

**Evolution de la capacité excédentaire par grandes catégories de navires,
différentes années**



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

C. COMPARAISON ENTRE LE VOLUME DES CHARGEMENTS TRANSPORTÉ ET L'ARMEMENT

Le tableau 29 permet de se faire une idée de la corrélation entre le volume de fret produit par différents groupes de pays et leur armement. Les pays développés à économie de marché ont assuré 51,1 % du trafic maritime mondial en 2003, contre 53,7 % en 1980. Pendant la même période, la part en tonnage de la flotte mondiale s'est réduite, tombant d'environ 51 % en 1980 à quelque 27 % en 2003. Toutefois, pour le tonnage battant pavillon national, il convient d'ajouter celui des navires détenus par des ressortissants nationaux mais immatriculé sous pavillon étranger; la part des pays développés à économie de marché s'établit alors à 65 %. La part des pays en développement dans le volume du trafic mondial de marchandises est restée de l'ordre de 40 %. Le tonnage détenu par ces pays ou immatriculé sous pavillon national, qui représentait 10 % de la flotte mondiale en 1980, s'est élevé à quelque 21 % au début de l'année 2004. Le tonnage effectivement détenu par les pays en développement a augmenté pour atteindre près d'un tiers du tonnage total réellement immatriculé, ce qui porte le total du tonnage détenu par les pays en développement à environ 36 % de la flotte mondiale. La part du trafic mondial de marchandises incombant aux

pays d'Europe centrale et orientale est restée d'environ 3 % en 2003, c'est-à-dire inchangée par rapport aux années précédentes, mais sensiblement inférieure aux 4,7 % de 1980. Quant à la part du tonnage mondial détenue par ces pays, elle a diminué de 5,5 % pour tomber à moins de 2 % en 2003. Les pays socialistes d'Asie ont vu leur part dans le trafic mondial passer à près de 7 % en 2003, et leur part dans la flotte mondiale a progressé de 1,6 % en 1980 à 3,5 % en 2003. Ils sont en outre à la tête d'une flotte dont une petite partie est inscrite sur les registres de libre immatriculation.

Le tableau 30 renseigne sur l'armement des grandes nations commerçantes. On notera que les grandes nations commerçantes possèdent aussi des flottes importantes, ce qui reflète un aspect des politiques d'appui au commerce qui vise à faire du transport maritime et du commerce des activités complémentaires. Les potentialités maritimes et, plus précisément, la détention d'un tonnage important, sont jugées généralement essentielles pour soutenir et promouvoir le commerce d'un pays. Le tableau fait aussi apparaître nombre de similitudes et de différences entre les services de transport maritime des grandes nations commerçantes. Le Japon, la Chine (y compris Hong Kong), la République de Corée, le Danemark et la Suède possèdent des services maritimes remarquables dans le secteur du trafic tiers.

TABLEAU 29

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

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

Source : Voir les annexes II et III b).

^a Toutes les marchandises chargées et déchargées sont comprises dans le volume indiqué pour les pays en développement.

^b Y compris le tonnage non attribué aux groupes ci-dessus, qui est indiqué à l'annexe III b).

D'autres grandes nations commerçantes sont des importateurs ou des utilisateurs majeurs de services de transport maritime, tout en étant en même temps bien positionnées au niveau armement et un peu moins bien positionnées au niveau tonnage battant pavillon national. Les États-Unis et la France sont dans ce cas. En 2003,

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

TABLEAU 30

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

<i>Pays/territoire</i>	<i>Part en pourcentage de la valeur du trafic mondial</i>	<i>Part en pourcentage du tonnage de port en lourd de la flotte mondiale</i>
États-Unis	13,0	5,9
Allemagne	8,7	6,3
Japon	5,5	14,2
Chine	5,5	6,1
France	5,0	0,6
Royaume-Uni	4,4	2,5
Italie	3,7	1,6
Pays-Bas	3,6	0,9
Canada	3,3	0,8
Belgique	3,1	0,8
Hong Kong, Chine	2,9	4,0
République de Corée	2,4	3,3
Espagne	2,3	0,6
Mexique	2,2	0,0
Province chinoise de Taiwan	1,8	3,0
Singapour	1,7	3,0
Fédération de Russie	1,3	2,2
Suisse	1,3	1,1
Malaisie	1,2	1,3
Suède	1,2	0,8
Autriche	1,2	0,0
Thaïlande	1,0	0,3
Australie	1,0	0,4
Brésil	0,8	0,7
Danemark	0,8	2,1
Total	78,8	62,3

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

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^a, 2001-2004^b

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	

^a 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.

^b 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 (1971 = 100)				Tramping sec, affrètement au voyage (juillet 1965 à juin 1966 = 100)			
	2001	2002	2003	2004	2001	2002	2003	2004
Janvier	264	228	330	431	193	194	216	244
Février	267	232	344	507	198	199	216	244
Mars	260	223	339		195	199	216	
Avril	258	259	354		200	194	226	
Mai	262	229	366		206	207	235	
Juin	272	244	352		205	202	230	
Juillet	272	240	374		205	201	230	
Août	253	240	377		192	201	229	
Septembre	248	244	361		193	204	235	
Octobre	249	268	381		195	204	244	
Novembre	227	343	402		194	215	244	
Décembre	231	337	459		195	215	244	
Moyenne annuelle	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^{er} janvier</i>	<i>Commandes au 1^{er} janvier</i>
2002	29	639	5 285	407
2003	65	625	5 845	481
2004	44	622	6 423	1 995

Source : Secrétariat de la CNUCED, à partir de données de la revue *Containerisation Internationale*, 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 de navires en 2003</i>	<i>Capacité EVP en 2003</i>	<i>Capacité EVP 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
Total 1-10			1 473	3 817 358	3 377 888
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
Total 1-20			2 127	5 383 785	4 771 683
Flotte mondiale estimée au 1^{er} juillet 2003 et 2002				8 354 000	7 713 000

Source : Secrétariat de la CNUCED, d'après des données de la revue *Containerisation Internationale*, 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 place, 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"³, 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

³ Voir 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	
Non gréé																								
200-299	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	
300-500	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	
Gréé/non gréé																								
2 000-2 299	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	
2 300-3 400^a			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	
Gréé																								
200-299	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	
300-500	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	
600-799^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	
600-799^c			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	
1 000-1 299	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	
1 600-1 999	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	

^a 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.

^b Naviguant à 16-18 nœuds.

^c 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>
2002						
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
2003						
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
2004						
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>
Grand Alliance	22,3	21,7
New World Alliance	12,9	13,8
Maersk Sealand	15,6	16,2
K Line and Yangming	9,0	8,9
CMA CGM/Norasia et autres	5,3	5,0
Total	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	
Moyenne annuelle	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 ^a					
		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).

^a 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.

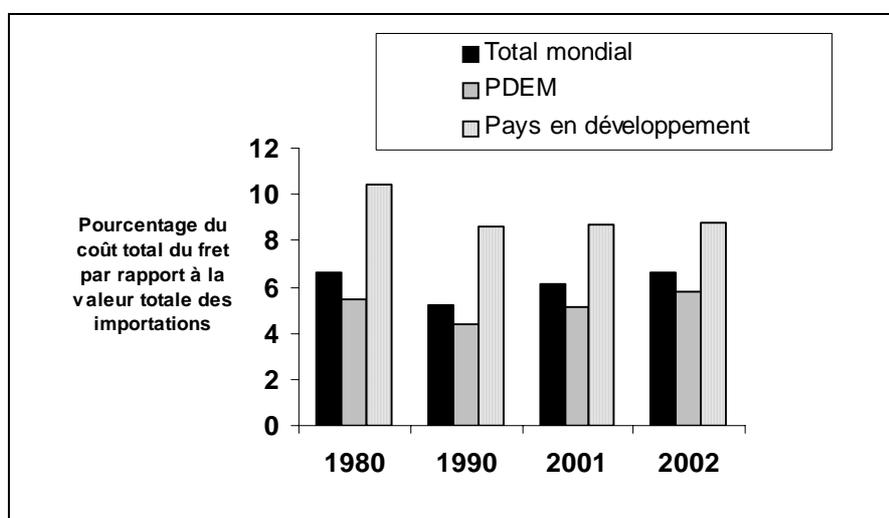
2. Évolution au niveau régional

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^a
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>
1980	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
1990	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
2001	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
2002	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.

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

TABLEAU 42 (suite)

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

^a 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.

^b 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 2003</i>	<i>Débit en EVP 2002</i>	<i>Débit en EVP 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
Total	144,87	127,94	110,83	13,23	15,44

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.⁴ 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.⁵ 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

⁴ 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.

⁵ 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).⁶ Le tableau 44 donne une ventilation des réponses reçues.

⁶ 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>
1. Quels documents de transport utilisez-vous/délivrez-vous/exigez-vous le plus souvent ?	
• Connaissance négociable	88 %
• Lettre de mer non négociable	51 %
• Document de transport multimodal/combiné	53 %
• Négociable	37 %
• Non négociable	27 %
• Autres	20 %
2. Veuillez indiquer les raisons pour lesquelles vous pouvez utiliser/délivrer/exiger un document négociable (il est possible de donner plus d'une réponse).	
• 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 %
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)	
• Néant	8 %
• 1% - 19%	27 %
• 20% - 49%	17 %
• 50% - 79%	16 %
• 80% - 99%	22 %
• 100%	10 %
4. À votre avis, dans quelle mesure l'usage de connaissances négociables est encore exigé dans les échanges commerciaux internationaux modernes ?	N/D
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 ?	N/D
6. Quels aspects de ces transactions font que l'utilisation de documents de transport non négociables est souhaitable ou avantageuse ?	N/D

TABLEAU 44 (suite)

		<i>Pourcentage de réponses</i>	
7.	Si vous n'utilisez pas/ne délivrez pas/n'exigez pas des documents de transport non négociables, veuillez indiquer pourquoi, éventuellement avec plusieurs réponses :		
	<ul style="list-style-type: none"> ● Interdiction par la loi ● Autres documents exigés par la loi ● Les exigences gouvernementales sont contraires à leur utilisation ● Les exigences des banques sont contraires à leur utilisation ● Caractère non négociable du document ● Garantie insuffisante ● Manque d'intérêt/de connaissances ● Sur d'autres aspects, ces documents ne conviennent pas ou ne sont pas avantageux 	15 % 15 % 17 % 31 % 14 % 28 % 9 % 4 %	
8.	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%
9.	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 :		
	<ul style="list-style-type: none"> ● L'infrastructure/le marché/les partenaires commerciaux ne sont pas encore prêts à utiliser des solutions électroniques ● Le cadre juridique n'est pas suffisamment précis ou approprié ● La technologie et/ou le passage à un environnement électronique sont trop coûteux ● Les équivalents électroniques remplaçant les documents de transport ne sont pas suffisamment sûrs ● Problèmes de confidentialité ● Autres 	51 % 44 % 12 % 25 % 10 % 2 %	
10.	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	
11.	À votre avis, quels seraient éventuellement les principaux avantages du remplacement des documents de transport traditionnels par des équivalents électroniques ?		
	<ul style="list-style-type: none"> ● Vitesse ● Coût ● Compétitivité ● Elimination des difficultés suscitées par l'arrivée tardive de documents ● Autres 	84 % 68 % 43 % 56 % 6 %	
12.	* 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>		
13.	* 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 %	
14.	* 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 %	
15.	* 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%
16.	* 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 direction⁷. 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-Unis⁸ 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).⁹ 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 international¹⁰ 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.¹¹ 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.¹² Bien que l'on déploie déjà certains efforts pour analyser les coûts de la sécurité et leurs incidences¹³, ainsi que les stratégies internationales

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

⁸ 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.

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

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

¹¹ 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).

¹² 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).

¹³ 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); étude commanditée par WCO, P. Dulbecco et B. Laporte, *Comment financer la sécurisation de la chaîne logistique internationale?*, avril 2003, www.wcoomd.org.

pouvant être appliquées¹⁴, 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 CNUCED¹⁵.

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

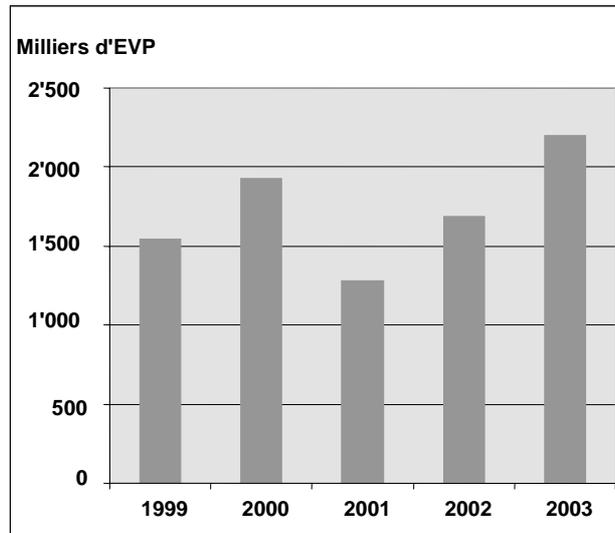
L'élargissement de l'Union européenne prévue en 2004 a relancé les transports terrestres durables. En juillet 2003, les ministres des transports de l'Union européenne ont réaffirmé le rang de priorité accordé à deux solutions permanentes visant le transport routier de fret – la promotion des transports 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

¹⁴ 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?*

¹⁵ Voir la note de bas de page 1 ci-dessus.

GRAPHIQUE 9

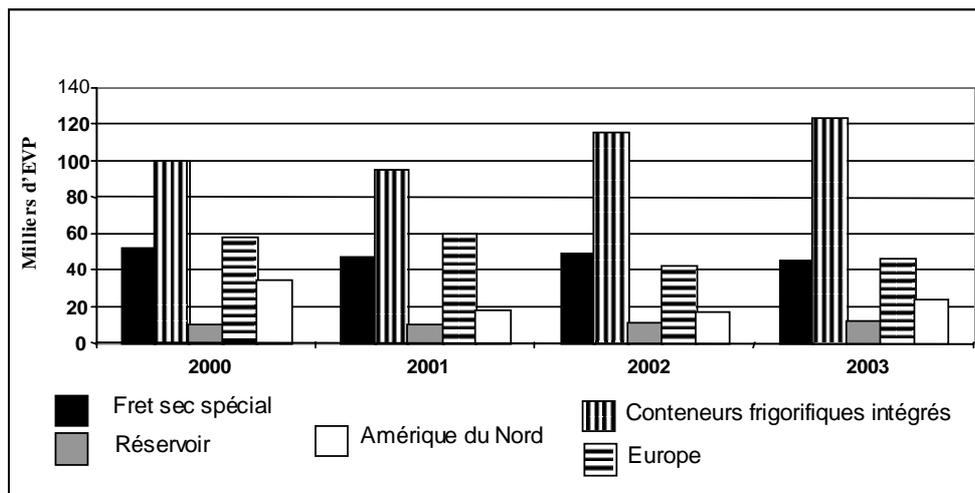
Production annuelle de conteneurs



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.

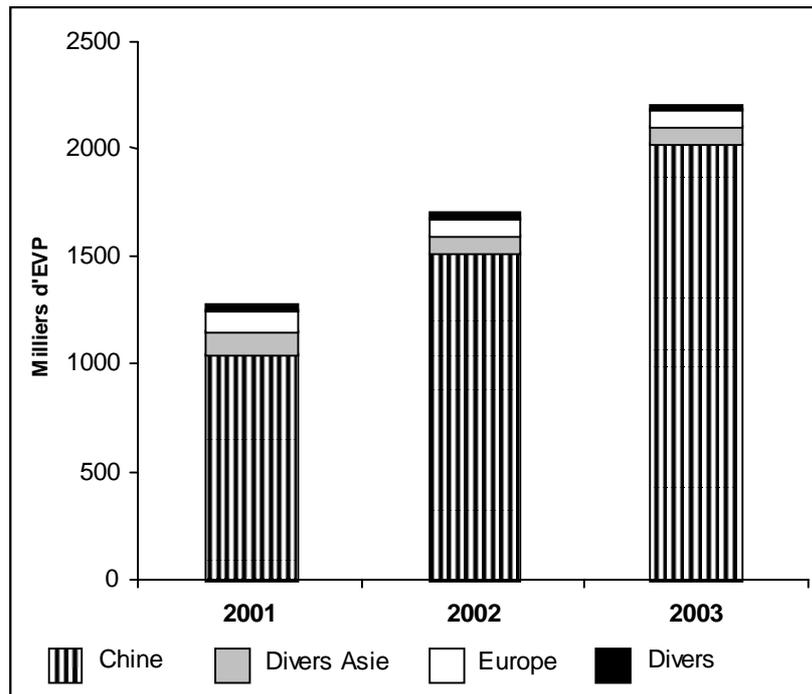
du parlement européen n'ont pu parvenir à un accord, au sein de la Commission de conciliation, et le deuxième train de mesures de libéralisation de chemins de fer a été de ce fait retardé.

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

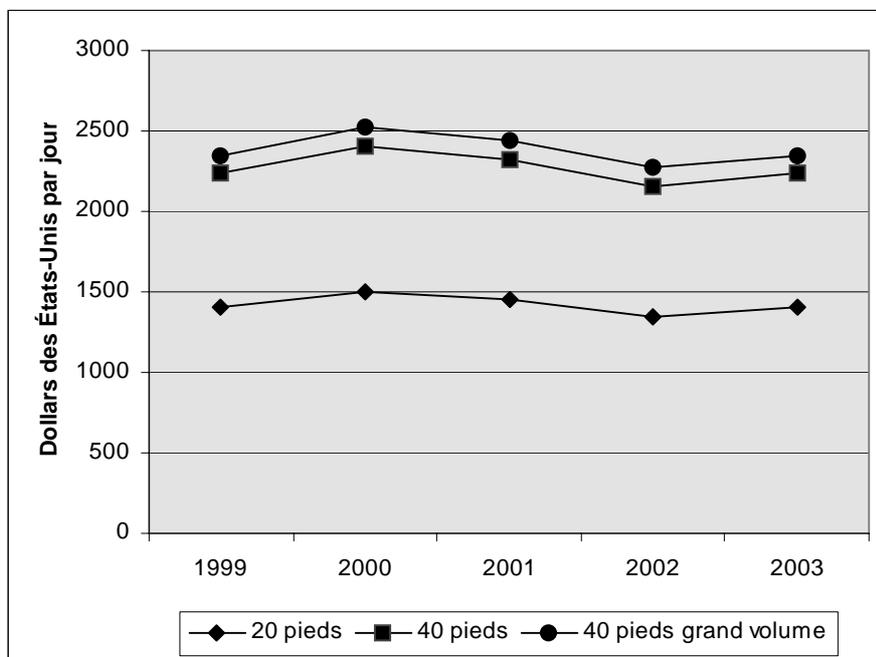
Production de nouvelles cellules par région



Source : Containerisation Internationale, livraisons de 2001-2004.

GRAPHIQUE 12

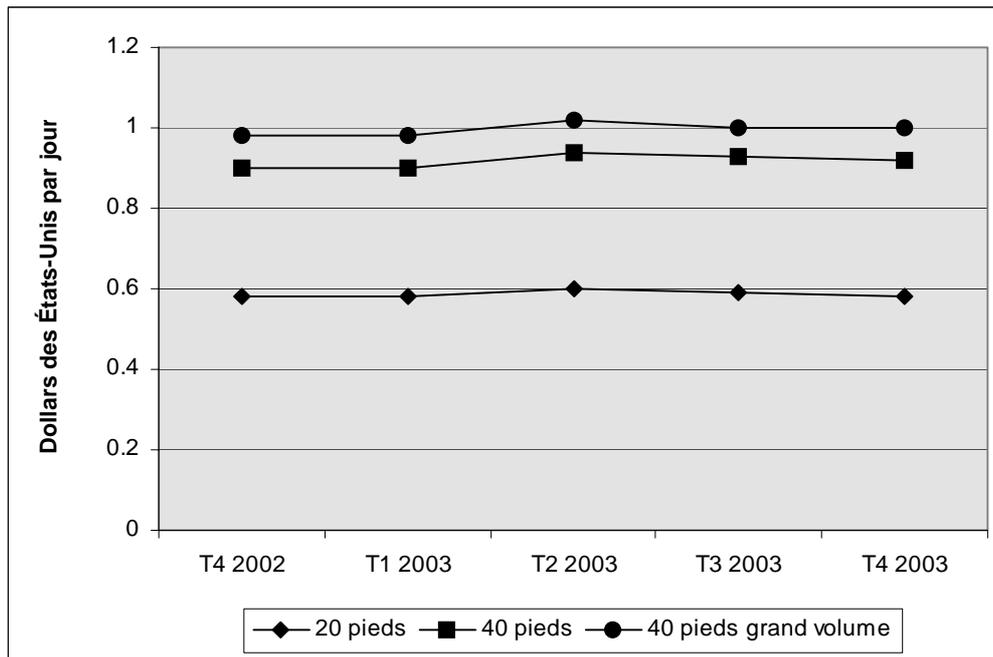
Prix moyen des conteneurs neufs



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). 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), l'Organisation internationale du Travail (www.ilo.org) et la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (www.uncitral.org).

ENCADRE 3

États contractants parties à quelques conventions relatives aux transports maritimes,
au 30 septembre 2004

<i>Titre de la convention</i>	<i>Date d'entrée en vigueur ou conditions d'entrée en vigueur</i>	<i>États parties</i>
Convention des Nations Unies relative à un Code de conduite des conférences maritimes, 1974	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 (78)
Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, 1978 (Règles de Hambourg)	Entrée en vigueur le 1 ^{er} 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 (29)
Convention internationale sur les privilèges et hypothèques maritimes, 1993	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 (11)
Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises, 1980	Pas encore entrée en vigueur – 30 parties contractantes exigées	Burundi, Chili, Géorgie, Liban, Malawi, Mexique, Maroc, Rwanda, Sénégal, Zambie (10)
Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires, 1986	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 (12)
Convention internationale sur la saisie conservatoire des navires, 1999	Pas encore entrée en vigueur – 10 parties contractantes exigées	Albanie, Algérie, Bulgarie, Estonie, Lettonie, Espagne, République arabe syrienne (7)

Source : Pour l'état officiel des ratifications des conventions, voir www.un.org/law/.

Chapitre 7

EXAMEN DE L'EVOLUTION AU NIVEAU REGIONAL : ASIE

Ce chapitre est consacré aux faits nouveaux survenus en Asie¹⁶. 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

¹⁶ 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
Moyenne arithmétique	0,1	3,7	6,5	2,8	4,6	5,2

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	-3,1	5,2	14,8	10,4	2,2	5,6	14,8	7,9

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	73,9	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	..	77,5	79,7	..	0,0	0,0
Bahreïn	0,9	8,1	8,6	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	60,6	61,6	90,9	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	37,3	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	2,3	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	3,8	4,0
Irak	2,3	4,6	5,2	39,7	50,0	58,8	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	8,1	7,0	6,5	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	9,4	11,3	11,4	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	53,2	45,4	47,0	34,6	42,1	26,5	9,3	9,1	0,2	0,0	0,0
Mongolie	20,7	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	88,2	88,5	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	40,6	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	2,3	1,4	1,5
Qatar	0,7	1,1	1,1	10,8	4,8	2,8	85,6	88,6	88,0	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	76,9	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	85,5	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	4,0	3,5	4,2
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	..	73,4	70,7	..	0,0	0,0
Turquie	5,7	5,1	4,6	8,3	11,5	10,1	19,1	14,6	14,3	66,7	68,4	70,6	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	7,9	7,8
Yémen	1,4	3,1	2,6	24,2	5,4	1,3	15,5	89,7	93,3	57,3	1,8	2,4	1,5	0,0	0,4
Moyenne (non pondérée)	2,8	2,2	2,2	16,4	18,4	18,3	49,3	49,5	50,2	30,5	28,8	28,2	1,0	1,1	1,1

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	5,6	5,3	1,6	8,9	5,7	81,1	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	92,9	92,8	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	30,9	18,8	17,5	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	6,7	6,7	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	5,4	4,6	15,7	11,6	9,1	54,9	62,8	66,5	22,5	14,3	14,2	6,0	5,9	5,6
Irak	2,1	5,1	6,5	15,9	3,1	10,1	26,2	41,2	41,6	52,7	43,7	37,9	3,1	6,8	3,9
Iran, République islamique d'	0,0	0,6	0,5	6,9	6,6	5,5	30,9	34,9	36,3	62,2	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	..	71,9	66,6	..	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	16,8	33,7	42,2	41,7	49,6	38,6	36,9	1,3	3,8	3,9
Liban	1,4	2,2	2,0	6,1	7,7	6,5	33,9	30,3	29,4	58,7	59,5	61,9	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	85,8	81,0	79,8	13,3	11,7	14,3	0,3	4,7	3,2
Mongolie	0,7	0,0	0,0	0,1	3,9	3,0	33,1	48,1	45,2	66,0	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	90,9	95,1	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	5,8	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	23,6	22,6	20,1	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	27,7	19,0	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	60,7	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	88,3	91,2	92,2	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	4,4	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	5,9	5,3	5,0	13,3	8,1	6,2	23,7	19,5	19,1	56,4	66,4	69,3	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	5,4	4,7	3,8	6,6	11,2	10,8	40,6	64,0	60,9	41,4	18,6	22,5	6,0	1,5	2,0
Moyenne (non pondérée)	1,2	1,5	1,4	11,7	9,5	8,8	52,7	56,1	57,1	32,0	31,1	31,0	2,5	2,0	1,7

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 2018.¹⁷

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.¹⁸ 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

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

¹⁸ 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	2 957 771
Indonésie	154 312	0	29 728	60 745	184 992	62 571	39 468	161 317	68 969	65 357	28 341	23 542	879 342
Inde	29 962	8 102	0	17 053	18 811	56 716	12 608	14 244	27 880	7 912	7 234	3 638	204 160
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	120 733
Japon	502 895	72 111	32 850	349 081	0	105 933	76 813	113 090	224 358	223 735	121 695	36 007	1 858 568
Malaisie	126 816	21 914	93 846	100 454	117 646	0	69 223	0	35 711	65 577	36 060	34 508	701 755
Philippines	43 791	3 093	1 561	23 241	121 514	8 605	0	15 133	33 078	24 667	8 378	1 899	284 960
Singapour	116 799	54 474	54 272	78 472	41 710	80 762	42 972	0	13 653	59 354	76 003	24 501	642 972
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	1 214 041
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	1 367 769
Thaïlande	114 917	32 054	24 663	119 830	155 149	47 375	29 838	57 284	30 949	46 823	0	14 046	672 928
Viet Nam	17 744	1 577	1 065	5 495	32 754	8 189	21 965	9 351	30 442	0	892	0	129 474
Totaux	2 380 320	330 955	354 800	1 842 710	2 053 264	641 478	505 294	624 835	854 094	764 981	416 469	265 273	11 034 473

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
Totaux	2 985 599	372 010	436 378	2 070 228	2 641 732	743 591	572 050	725 796	1 098 352	920 946	480 036	306 866	13 353 584

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.¹⁹

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

¹⁹ *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^{ème} 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>
Chine	13 398 646	18 621 399	17,89	22,08	22,47
Indonésie	2 209 628	2 514 987	6,69	39,8	39,54
Inde	1 452 672	1 564 897	3,79	14,05	14,42
Hong Kong, Chine	594 667	681 825	7,08	20,3	19,7
Japon	3 954 325	4 456 581	6,16	47	47,98
Malaisie	1 679 098	1 931 752	7,26	41,79	41,17
Philippines	524 438	587 277	5,82	54,34	53,56
Singapour	964 371	1 101 162	6,86	66,67	66,75
Rép. de Corée	2 764 818	3 133 394	6,46	43,91	44,55
Taiwan Province chinoise	2 689 246	2 982 094	5,30	50,86	51,08
Thaïlande	1 790 701	2 023 801	6,31	37,58	37,71
Viet Nam	372 531	442 387	8,97	34,76	33,76
Total 12 pays	32 395 141	40 041 556	11,18	34,06	33,35
12 pays, pourcentage mondial	49,33%	52,10%			
Monde	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>
Chine		17,5	25,2	9,7	22,8	18,2	19,4	18,1	23,0	21,9	19,2	19,2	18,9
Indonésie	14,2		8,1	4,3	3,3	4,8	4,5	3,9	6,8	5,7	5,2	5,3	6,3
Inde	9,8	5,2		4,2	2,4	3,7	4,6	4,7	6,2	3,3	5,6	4,9	5,1
Hong Kong, Chine	6,6	2,7	3,9		2,6	3,5	1,9	4,5	4,8	3,8	3,9	3,9	5,5
Japon	16,9	3,7	6,1	2,1		3,0	2,0	2,9	5,8	3,6	4,0	2,5	7,3
Malaisie	13,2	4,5	7,6	4,4	3,7		2,1	0,0	7,6	4,5	7,7	3,9	6,5
Philippines	14,7	3,1	7,2	4,8	1,3	5,5		6,0	4,8	5,3	5,6	3,3	5,1
Singapour	13,8	1,7	8,0	5,4	3,2	5,4	4,1		7,0	6,9	6,3	4,6	6,9
République de Corée	10,5	4,9	4,7	5,4	3,0	6,6	4,0	4,7		6,7	6,6	5,3	7,2
Taiwan Province chinoise	8,2	1,9	0,6	2,6	1,6	4,0	2,3	4,2	4,7		3,9	n.d.	5,5
Thaïlande	15,1	4,3	7,3	4,6	3,3	4,5	4,6	5,6	6,4	5,7		4,7	6,5
Viet Nam	16,8	3,6	7,5	3,3	5,3	4,3	6,8	4,5	6,9	n.d.	7,1		7,4
Totaux	12,0	6,0	10,9	6,0	13,4	7,7	6,4	7,8	13,4	9,7	7,4	7,6	10,0

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 EVP	2002 EVP	2003 EVP	Pourcentage de croissance 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.

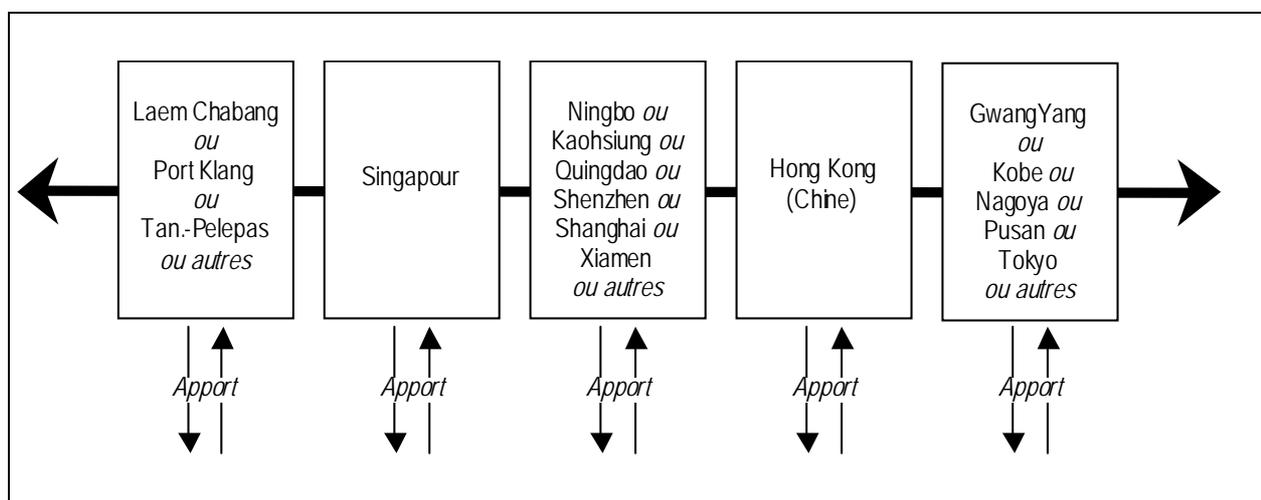
Si nous considérons le déploiement de la flotte sur les principales routes maritimes intra-Asie (tableau 55), nous constatons que la plus forte capacité (741 879 EVP) est réservée aux routes allant de l'Asie orientale à l'Asie du Nord-Est (vient ensuite la route Extrême-Orient-Moyen-Orient. Cette dernière 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^{ème} 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>	
Bahreïn	14 088	9	2 672	1 565	9
Bangladesh	22 209	37	1 034	600	20
Brunei Darussalam	7 478	18	802	415	12
Cambodge	8 999	15	1 158	600	16
Chine	3 678 340	1 188	8 063	3 096	827
Chypre	64 617	72	3 250	897	44
Géorgie	3 000	6	700	500	6
Hong Kong, Chine	3 544 505	1 115	8 063	3 179	717
Inde	435 954	237	6 420	1 839	184
Indonésie	256 692	189	3 842	1 358	175
Iran, République islamique d'	84 916	50	3 300	1 698	31
Irak	886	6	380	148	9
Israël	175 137	99	4 992	1 769	60
Japon	1 860 586	752	6 600	2 474	540
Jordanie	46 232	34	3 091	1 360	24
Corée, République de	1 967 683	699	6 978	2 815	546
Koweït	14 878	10	2 672	1 488	13
Liban	47 327	62	1 911	763	36
Malaisie	1 773 835	621	8 063	2 856	452
Maldives	6 624	10	1 158	662	7
Myanmar	6 933	15	712	462	10
Oman	213 712	79	6 420	2 705	34
Pakistan	224 614	109	4 038	2 061	82
Philippines	122 806	131	1 923	937	117
Qatar	3 809	11	841	346	4
Arabie saoudite	791 020	280	6 750	2 825	144
Singapour	2 381 624	914	8 063	2 606	656
Sri Lanka	725 181	263	5 774	2 757	167
République arabe syrienne	32 589	48	1 911	679	29
Taiwan Province chinoise	1 959 434	629	8 063	3 115	403
Thaïlande	362 511	202	6 200	1 795	145
Turquie	221 410	208	4 350	1 064	139
Émirats arabes unis	724 792	276	6 750	2 626	177
Viet Nam	85 702	93	1 888	922	95
Yémen	117 821	46	5 762	2 561	35

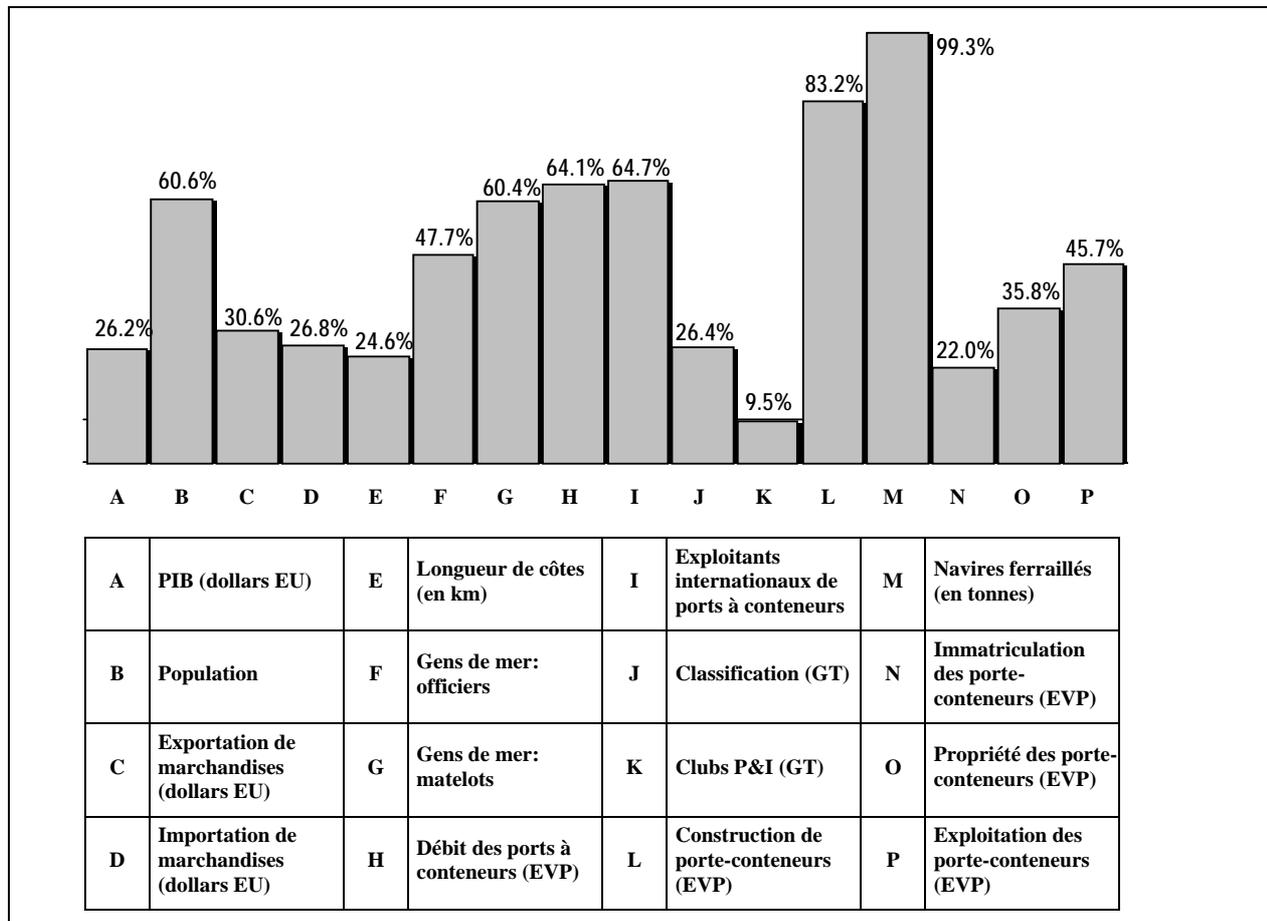
Source : www-ci-online.co.uk, 30 avril 2004.

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 actuellement²⁰

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.

²⁰ 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).²¹

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

²¹ 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.²²

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.²³

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.²⁴

Fabrication de conteneurs

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

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.²⁶

Exploitants de ports à conteneurs

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

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

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

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

²⁵ Voir le chapitre 6.

²⁶ 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.²⁷

Ferraillage de navires

La quasi-totalité des opérations de ferraillage 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 ferraillage 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.²⁸

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.²⁹

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 ferraillage 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.

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

²⁸ 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. 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.

²⁹ 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	18,792		0,440		4,361	5,129	4,605
Sri Lanka	0,154	1,212	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	7,522
Turkménistan								0,003	0,003	0,004
Turquie	3,543	5,847	0,667		0,021		1,103	0,668	0,886	0,797
Viet Nam	0,624	0,504	0,533		0,001		1,083	0,119	0,126	0,096
Yémen	0,007	0,003	0,146					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 %.

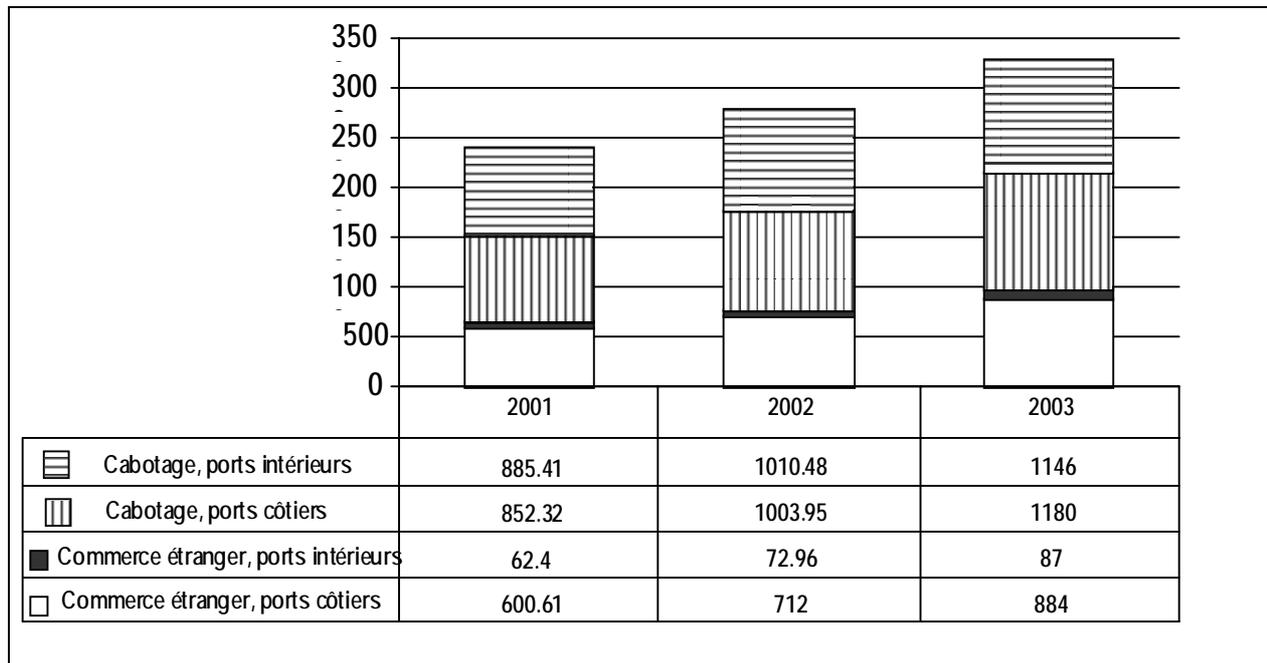
La Chine figure parmi les quelques pays d'Asie qui participent pratiquement à l'ensemble des sous-secteurs maritimes, ainsi qu'on peut le voir d'après le tableau 58. Pour mettre cette participation en perspective, le graphique 17 montre un profil maritime de la Chine, y compris la participation du pays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

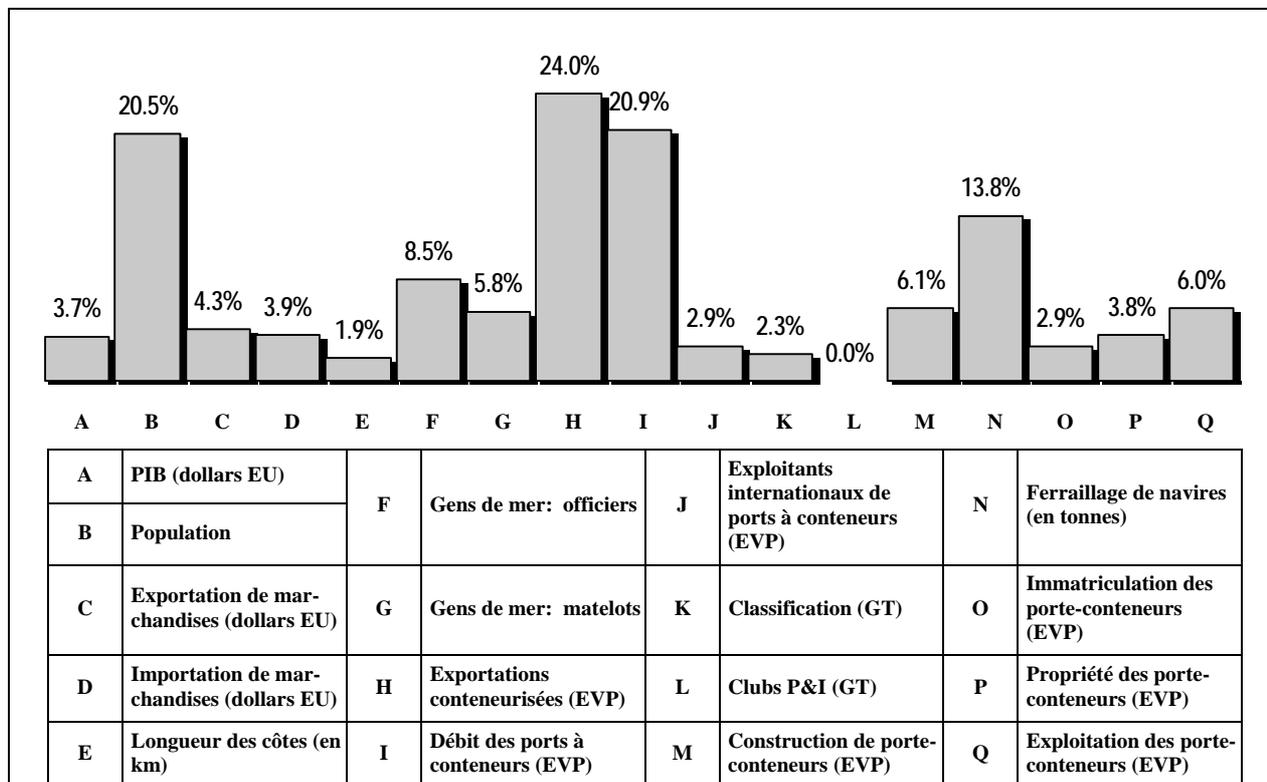


Source : Ministère de la communication de la République populaire de Chine, 2003 et 2004.

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

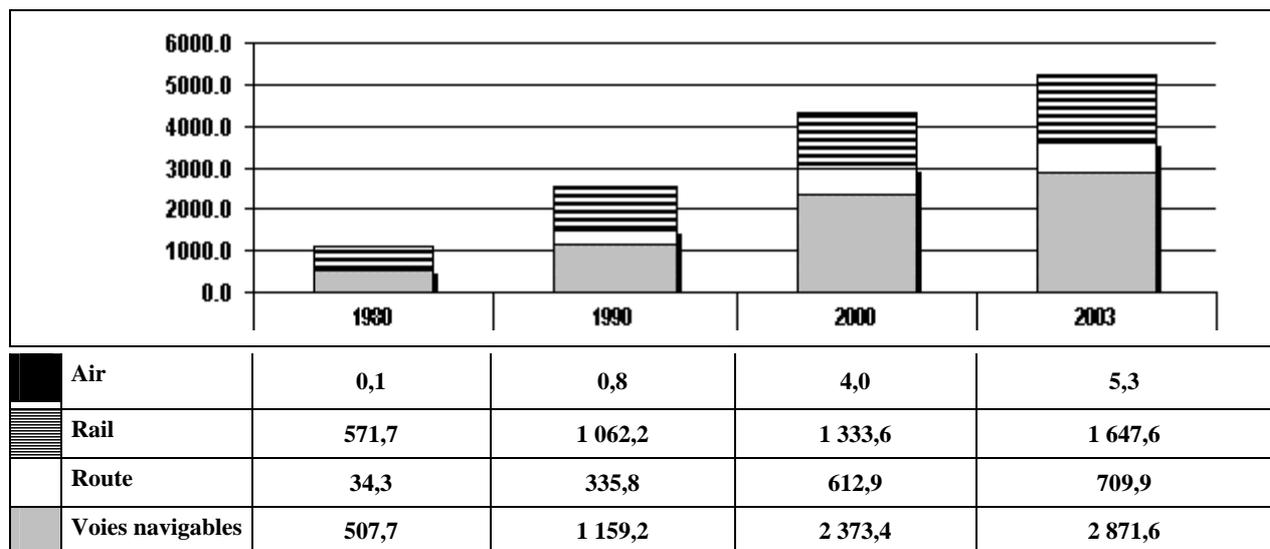
Les dix principaux ports à conteneurs de Chine continentale, 2002 et 2003
(EVP)

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 %.³⁰

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-même³¹.

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

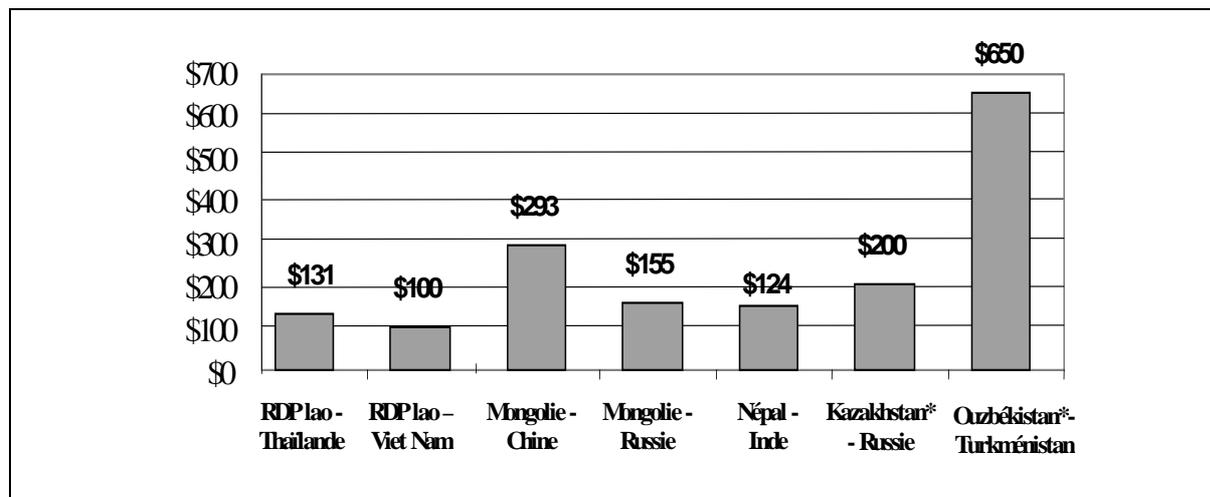
Les pays sans littoral d'Asie centrale subissent des coûts de transport élevés et des délais importants de transit, sans parler de la faible fréquence et de la faible fiabilité des services. Les coûts de franchissement des frontières entre le Kazakhstan et la Fédération de Russie sont estimés à 200 dollars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

³⁰ Source: ADB Key Indicators 2003.

³¹ 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 moyenne³². 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.³³

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)³⁴. 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.³⁵

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.

³² *Ibid.*

³³ 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.

³⁴ *Op. cit.*

³⁵ 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^{a, b, c, d}

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

ANNEXE I (suite)

Code 8-2	<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	
Code 8-3	<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	
Code 9-9.1	<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	
Code 9.2	<i>Amérique centrale</i>	
	Belize	Honduras
	Costa Rica	Mexique
	El Salvador	Nicaragua
	Guatemala	Panama
Code 9.3	<i>Amérique du Sud – Région côtière Nord</i>	
	Antilles néerlandaises	Suriname
	Guyane française	Venezuela
	Guyana	

ANNEXE I (*suite*)

Code 9.4	<i>Amérique du Sud – Région côtière Ouest</i>	
	Chili	Équateur
	Colombie	Pérou
Code 9.5	<i>Amérique du Sud – Région côtière Est</i>	
	Argentine	Îles Falkland (Malvinas) ^e
	Bolivie	Paraguay
	Brésil	Uruguay
Code 10-10.1	<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	
Code 10.2	<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	
Code 11	Bosnie-Herzégovine	Slovénie
	Croatie	Yougoslavie
	Malte	
Code 12	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^a par groupes de pays, 1970, 1980, 1990 et 2000-2003

(en millions de tonnes)

Zone géographique ^b	Année	Marchandises chargées				Marchandises déchargées			
		Pétrole		Marchandises solides	Total des marchandises	Pétrole		Marchandises solides	Total des marchandises
		Brut	Produits pétroliers ^c			Produits pétroliers ^c	Brut		
Pays développés à économie de marché									
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
Total partiel : pays développés à économie de marché	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 ^b	Année	Marchandises chargées				Marchandises déchargées			
		Pétrole		Marchandises solides	Total des marchandises	Pétrole		Marchandises solides	Total des marchandises
		Brut	Produits pétroliers ^c			Produits pétroliers ^c	Brut		
Pays d'Europe centrale et orientale									
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 ^d	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
Pays socialistes d'Asie									
PAYS SOCIALISTES	1970	-	0,1	13,3	13,4	5,4	0,4	24,4	30,2
D'ASIE ^e	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
Pays et territoires en développement									
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
Total partiel : pays en développement d'Afrique	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 ^b	Année	Marchandises chargées				Marchandises déchargées			
		Pétrole		Marchandises solides	Total des marchandises	Pétrole		Marchandises solides	Total des marchandises
		Brut	Produits pétroliers ^c			Produits pétroliers ^c	Brut		
Pays en développement d'Amérique									
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
Total partiel :	1970	135,8	19,6	160,4	315,8	115,5	15,5	50,1	181,1
pays en	1980	188,9	97,5	242,5	528,9	203,9	16,1	98,4	318,6
développement	1990	171,1	55,5	298,3	524,9	75,0	16,8	95,5	187,5
d'Amérique	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
Pays en développement d'Asie									
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
Total partiel :	1970	623,7	89,3	92,6	805,6	54,8	24,3	75,0	154,1
pays en	1980	874,9	96,7	178,2	1 149,8	106,0	31,9	218,5	356,2
développement	1990	542,5	163,2	283,5	989,2	166,0	48,7	469,9	684,6
d'Asie	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 ^b	Année	Marchandises chargées				Marchandises déchargées			
		Pétrole		Marchandises solides	Total des marchandises	Pétrole		Marchandises solides	Total des marchandises
		Brut	Produits pétroliers ^c			Produits pétroliers ^c	Brut		
Pays en développement d'Europe	1970 ^f	..	-	-	..	-	0,3	0,7	1,0
	1980 ^f	-	-	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.

- ^a 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.
- ^b Pour la composition des groupes, voir l'annexe I.
- ^c Y compris, entre autres, le GNL, le GPL, le naphta, l'essence, le carburacteur, le kérosène, l'huile légère et le fioul lourd.
- ^d Y compris l'ex-Union soviétique.
- ^e Estimations.
- ^f 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^a, par groupes de pays et
par types de navires^b au 31 décembre 2003**

(en milliers de tjb)

	<i>Tonnage total</i>	<i>Pétroliers</i>	<i>Vraquiers</i>	<i>Navires de charge classiques^c</i>	<i>Porte-conteneurs</i>	<i>Autres navires</i>
Total monde^d	594 593	180 041	169 593	87 264	77 486	80 209
Pays développés à économie de marché						
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
Total partiel	171 975	58 103	30 543	21 435	25 941	35 954
Pays de libre immatriculation						
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^e</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
Total partiel	264 941	80 735	92 320	32 887	35 717	23 282
Pays d'Europe centrale et orientale et ex-URSS						
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 ^e	..	..	..	..	..	..
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
Total partiel	15 917	2 135	2 065	5 506	372	5 838
Pays socialistes d'Asie						
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
Total partiel	20 638	3 286	7 463	6 158	2 244	1 487
Pays en développement d'Afrique						
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^c</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
Total partiel	4 742	1 020	803	1 075	103	1 740
Pays en développement d'Amérique						
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^e</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 ^f	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
Total partiel	26 003	5 553	5 744	7 236	3 820	3 650
Pays et territoires en développement d'Asie						
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^c</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	..	..	..	..	..	..
Total partiel	87 571	29 055	29 338	12 217	9 263	7 699
Pays en développement d'Europe						
Croatie	848	100	517	127	0	103
Slovénie	2	0	0	0	0	2
Yougoslavie	..	..	..	..	..	..
Total partiel	849	100	517	127	0	105
Pays en développement d'Océanie						
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
Total partiel	1 957	55	799	624	25	454
TOTAL : PAYS EN DEVELOPPEMENT	121 122	35 783	37 202	21 279	13 211	13 648
Autres pays et territoires non mentionnés ci-dessus	-	-	-	-	-	-

ANNEXE III b)

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

	<i>Tonnage total</i>	<i>Pétroliers</i>	<i>Vraquiers</i>	<i>Navires de charge classiques^c</i>	<i>Porte-conteneurs</i>	<i>Autres navires</i>
Total monde^d	856 974	316 759	307 660	94 767	90 461	47 327
Pays développés à économie de marché						
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
Total partiel	230 413	102 150	58 413	21 470	30 394	17 986
Principaux pays de libre immatriculation						
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^e</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
Total partiel	399 514	144 648	166 573	31 858	40 781	15 654
Europe centrale et orientale et ex-URSS						
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 ^e	..	..	..	..	..	..
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
Total partiel	15 730	3 125	3 147	6 206	429	2 822
Pays socialistes d'Asie						
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
Total partiel	29 944	5 360	12 588	8 368	2 660	968
Pays en développement d'Afrique						
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^c</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
Total partiel	5 672	1 825	1 354	1 308	126	1 058
Pays en développement d'Amérique						
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^e</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 ^f	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
Total partiel	36 001	9 387	9 899	9 092	4 889	2 732
Pays et territoires en développement d'Asie						
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^e</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	..	..	..	..	..	..
Total partiel	136 041	50 022	53 446	15 764	11 153	5 655
Pays en développement d'Europe						
Croatie	1 222	150	902	143	0	27
Slovénie	1	0	0	0	0	1
Yougoslavie	..	..	..	..	..	..
Total partiel	1 222	150	902	143	0	28
Pays en développement d'Océanie						
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
Total partiel	2 437	92	1 337	558	29	422
TOTAL : PAYS EN DEVELOPPEMENT	181 373	61 476	66 938	26 865	16 198	9 896
Autres pays et territoires non mentionnés ci-dessus	-	-	-	-	-	-

Notes de l'annexe III

Source : Lloyd's Register-Fairplay.

- a* 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.
- b* Navires de 100 tjb ou plus, non compris les flottes américaines et canadiennes des Grands lacs et la flotte de réserve des États-Unis.
- c* Y compris les cargos mixtes.
- d* 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).
- e* Ensemble des Républiques de l'ex-URSS qui n'ont pas créé de nouveaux registres maritimes.
- f* 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).