

CONFERENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE ET LE DEVELOPPEMENT

Genève

ÉTUDE
SUR LES TRANSPORTS MARITIMES
2001

Rapport du secrétariat de la CNUCED

Nations Unies
New York et Genève, 2001

NOTE

L'Etude 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 un 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.

*
* *

La reproduction du texte de la présente publication est autorisée. Toutefois, en pareil cas, il est demandé de faire mention de la source et de communiquer au secrétariat de la CNUCED un exemplaire de l'ouvrage où sera reproduit l'extrait cité.

UNCTAD/RMT/2001

PUBLICATION DES NATIONS UNIES

<i>Numéro de vente:</i>

ISBN

ISSN

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Pages</i>
Abréviations	viii
Notes explicatives	viii
Classification dimensionnelle approximative des catégories de navires considérées dans <i>l'Etude sur les transports maritimes</i> , selon la terminologie communément employée dans les transports maritimes	ix
Introduction	x
Aperçu des principales tendances	x

<i>Chapitres</i>	<i>Paragraphes</i>	
I. ÉVOLUTION DU TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL	1 - 39	1
A. Contexte économique mondial.....	1 - 11	1
B. Trafic maritime mondial.....	12 - 39	5
II. STRUCTURE ET RÉGIME DE PROPRIÉTÉ DE LA FLOTTE MONDIALE	40 - 64	15
A. Structure de la flotte mondiale.....	40 - 46	15
B. Propriété de la flotte mondiale.....	47 - 52	22
C. Immatriculation des navires.....	53 - 57	27
D. Construction navale et marché de l'occasion.....	58 - 64	32
III. PRODUCTIVITÉ DE LA FLOTTE MONDIALE ET SITUATION DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE DANS LES TRANSPORTS MARITIMES MONDIAUX	65 - 71	37
A. Productivité opérationnelle.....	65 - 67	37
B. Situation de l'offre et de la demande dans les transports maritimes mondiaux.....	68 - 69	39
C. Comparaison entre le volume des chargements transportés et l'armement....	70 - 71	41
IV. TRAFIC ET MARCHÉS DES FRETS	72 - 123	45
A. Marché de l'affrètement pétrolier	72 - 87	45
B. Marché du transport maritime de vrac sec.....	88 - 96	49

<i>Chapitres</i>	<i>Paragraphe</i>	<i>Pages</i>
C. Marché des services de ligne.....	97 - 118	51
D. Estimations du coût total du fret dans le commerce mondial	119 - 123	60
V. DÉVELOPPEMENT DES PORTS	124 - 155	63
A. Trafic portuaire conteneurisé.....	124 - 126	63
B. Amélioration du rendement portuaire	127 - 137	66
C. Changements institutionnels.....	138 - 150	68
D. Besoins particuliers des petits ports	151 - 155	70
VI. TRAFIC ET EFFICACITÉ DES SERVICES DE TRANSPORT.....	156 - 204	71
A. Évolution observée dans le domaine du transport multimodal	156 - 177	71
B. Services de transport de marchandises dans l'industrie ferroviaire.....	178 - 190	77
C. État des conventions.....	191	79
D. Transports et développement dans les pays les moins avancés	192 - 197	81
E. Autres faits nouveaux.....	198 - 204	81
VII. EXAMEN DE L'ÉVOLUTION OBSERVÉE AU NIVEAU RÉGIONAL : ASIE DE L'EST	205 - 259	85
A. Marchés des transports maritimes.....	205 - 228	85
B. Aménagement du réseau de transport.....	229 - 250	92
C. Problèmes se posant en matière de transport dans les pays asiatiques sans littoral.....	251 - 259	99

ANNEXES

I. Classification des pays et territoires.....	103
II. Trafic maritime mondial par groupes de pays, 1970, 1980, 1990 et 1998-2000.....	106
III. A Flottes marchandes du monde par pavillon d'immatriculation, par groupes de pays et/ou territoires et par types de navires, au 31 décembre 2000, en milliers de tjb	110
III. B Flottes marchandes du monde par pavillon d'immatriculation, par groupes de pays et/ou territoires et par types de navires, au 31 décembre 2000, en milliers de tpl.....	115

TABLEAUX

	<i>Pages</i>
1. Production mondiale, 1990-2000	2
2. Croissance du volume de marchandises transportées dans certaines régions géographiques, 1998-2000	4
3. Evolution du trafic maritime international, pour certaines années.....	5
4. Trafic maritime mondial par types de cargaisons et par groupes de pays, en 1970, 1980, 1990, 1998, 1999 et 2000.....	11
5. Trafic maritime mondial par types de cargaisons, pour certaines années	13
6. Répartition de la flotte mondiale par grandes catégories de navires, 1999-2001	16
7. Porte-conteneurs cellulaires intégraux: répartition de la flotte mondiale et de la capacité (exprimée en EVP) par groupes de pays, en 1999, 2000 et 2001	17
8. Répartition par âge de la flotte marchande mondiale, par catégories de navires, au 1er janvier 2001.....	18
9. Livraisons de navires neufs, pour certaines années.....	20
10. Evolution des ventes à la casse, 1990 et 1996-2000	21
11. Tonnage déclaré vendu à la casse, par catégories de navires, 1996-2000	21
12. Age moyen des navires vendus à la casse par catégories, de 1996 à 2000.....	21
13. Répartition du tonnage mondial (exprimé en tpl) par groupes de pays d'immatriculation, 1980, 1990, 1999, 2000 et 2001	22
14. Répartition du tonnage mondial par catégories de navires et par groupes de pays, 1970, 1980, 1990 (au 1er juillet), 1998, 1999 et 2000 (au 31 décembre).....	24
15. Structure de la flotte marchande des principaux groupes de pays au 1er janvier 2001	26
16. Les 35 principaux pays et territoires maritimes au 1er janvier 2001	28
17. Répartition du tonnage des principales flottes de libre immatriculation a au 1er janvier 2001 ...	29
18. Part du tonnage immatriculé détenue par des ressortissants du pays ou du territoire d'immatriculation dans le tonnage total des registres libres et des registres internationaux les plus importants au 1er janvier 2001	30
19. Nationalité effective des principales flottes de libre immatriculation au 1er janvier 2001 Pays ou territoire de domicile	31
20. Commandes de navires neufs dans les principales catégories de naviresa, 1990-2000 et 2001 ..	33
21. Tonnage en commande dans le monde au 1er janvier 2001	34
22. Prix moyen d'un navire neuf, pour certaines années.....	35
23. Prix des navires d'occasion de cinq ans d'âge, 1995-2000	35
24. Tonnage transporté et nombre de tonnes-milles par tpl de la flotte mondiale totale, 1990-2000	38
25. Productivité estimative des navires-citernes, des vraquiers, des transporteurs mixtes et du reste de la flotte, pour certaines années (tonnes transportées par tpl)	38
26. Productivité estimative des navires-citernes, des vraquiers, des transporteurs mixtes et du reste de la flotte, pour certaines années (milliers de tonnes-milles par tpl).....	39
27. Surtonnage de la flotte marchande mondiale, 1990 et 1995-2000	40
28. Analyse du surtonnage par grandes catégories de navires, 1995-2000	40
29. Comparaison entre le volume total de fret et l'armement, par groupes de pays, en 1970, 1980, 1990 et 1998-2000	42
30. Niveau d'engagement maritime des 25 principales nations commerçantes.....	43
31. Indices des taux de fret pétroliers, 1998-2001	46
32. Indices des taux de fret du vrac sec (1998-2001).....	50
33. Accroissement moyen de la flotte de porte-conteneurs par tranches de capacité de charge, 1996-2000.....	52

34.	Liste des 20 principaux exploitants de services de transport par conteneurs (janvier 2000), d'après le nombre de navires exploités et la capacité de charge à bord totale (exprimée en EVP).	53
35.	Taux moyens d'affrètement à temps des porte-conteneurs.....	54
36.	Taux de fret (moyenne des taux du marché) pratiqués sur les trois principales liaisons commerciales régulières, 1999-2000.....	56
37.	Répartition de la capacité assurant le trafic transpacifique.....	57
38.	Indices des taux de fret des services de ligne, 1998-2001	58
39.	Rapport des taux de fret des services de ligne aux prix de certains produits.....	59
40.	Estimations du coût total du fret pour les importations dans le commerce mondial, par groupes de pays.....	61
41.	Trafic conteneurisé dans les ports de 48 pays et territoires en développement en 1999, 1998 et 1997	63
42.	Les 20 principaux terminaux à conteneurs et leur débit, en 2000 et 1999	65
43.	Production mondiale de conteneurs par grandes catégories, 1999 et 2000	74
44.	Croissance de la production des pays d'Asie de l'Est	85
45.	Croissance du volume des échanges de marchandises de certains pays, 1998-2000	86
46.	Répartition par âge de la flotte marchande des pays d'Asie de l'Est, par catégories de navires, au 1er janvier 2001.....	87
47.	Estimation de la capacité cellulaire en millions d'EVP sur un an pour le trafic transpacifique...	89
48.	Principales destinations des appareillages chez PSA	92
49.	Trafic conteneurisé intra- ASEAN (1996-2000).....	94
50.	Les 5 principaux ports à conteneurs de Chine, 2000.....	96
51.	Les 20 principaux ports de Chine, en capacité de manutention.....	97
52.	Estimations du coût total du fret payé pour les importations dans les pays en développement d'Asie, 1999	99
53.	Estimations du coût total du fret en proportion de la valeur totale des importations dans le trafic mondial, pour certains pays sans littoral d'Asie, 1999	99
54.	Comparaison des coûts du transit et du fret pour les marchandises exportées de la République démocratique populaire lao vers Rotterdam (Pays-Bas), 2000.....	101

GRAPHIQUES

1.	Variations annuelles de la production industrielle des pays de l'OCDE et du trafic maritime mondial de marchandises, 1997-2000.....	4
2.	Trafic maritime international pour certaines années.....	5
3.	Trafic maritime mondial par groupes de pays	13
4.	Composition de la flotte mondiale par principaux types de navires, pour certaines années.....	15
5.	Répartition du tonnage mondial par groupes de pays, au 1er janvier 2001	23
6.	Indice de productivité de la flotte mondiale: nombre de tonnes-milles par tpl, 1990-2000.....	37
7.	Evolution de la capacité excédentaire par grandes catégories de navires, pour certaines années	41
8.	Estimations du coût total du fret pour les importations dans le commerce mondial, par groupes de pays.....	60
9.	Production mondiale de conteneurs	74
10.	Parc total de conteneurs de location.....	75
11.	Evolution des prix des conteneurs neufs et des tarifs de location.....	76
12.	Evolution des prix de différents types de conteneurs normalisés pour marchandises solides.....	76

ENCADRÉS

	<i>Pages</i>
1. Classification par catégories de navires et par registres utilisée dans l'Etude sur les transports maritimes – Evolution des prix de différents types de conteneurs normalisés pour marchandises solides.....	xii
2. Les conséquences du naufrage de l' <i>Erika</i>	48
3. Etats contractants à quelques conventions relatives aux transports maritimes, au 1 ^{er} août 2001.	80
4. Certificat de gestion portuaire de la CNUCED.....	82

FIGURES

1. Réseau de transport de l'Asie du Sud-Est.....	93
2. Principaux ports de Chine.....	98

Abréviations

c.a.f.	coût, assurance, fret
CNUCED	Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement
EVP	équivalent en marchandises d'un conteneur de 20 pieds
f.o.b.	franco à bord
FMI	Fonds monétaire international
GNL	gaz naturel liquéfié
GPL	gaz de pétrole liquéfié
IICL	Institut de loueurs internationaux de conteneurs
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
OMC	Organisation mondiale du commerce
OMI	Organisation maritime internationale
OPEP	Organisation des pays exportateurs de pétrole
PIB	produit intérieur brut
SIAM	Système d'informations anticipées sur les marchandises
tjb	tonneau de jauge brute
tpl	tonne de port en lourd
ULCC	hyperpétrolier
VLCC	superpétrolier

Notes explicatives

Par dollar, on entend toujours le dollar des Etats-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, partant, de celles figurant dans les précédentes livraisons de l'*Etude*. 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 94 de l'*Etude*, 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. Dans un souci de cohérence et pour rendre compte de ce qui se pratique en matière d'immatriculation de navires, il a été tenu compte de Malte et de Vanuatu dans tous les tableaux où il était fait mention des pays de libre immatriculation. Cette modification a des répercussions au premier chef sur la part des pays en développement d'Europe dans le tonnage mondial total.

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

Classification dimensionnelle approximative des catégories de navires considérées dans l'*Etude sur les transports maritimes*, selon la terminologie communément employée dans les transports maritimes

Transporteurs de pétrole brut:

ULCC	300 000 tpl et au-delà
VLCC	150 000 - 299 999 tpl
Suezmax	100 000 - 149 999 tpl
Aframax	50 000 - 99 999 tpl

Transporteurs de vrac sec:

Capesize	80 000 tpl et au-delà
Panamax	50 000 - 79 999 tpl
Handymax	35 000 - 49 999 tpl
Mini-transporteurs	20 000 - 34 999 tpl

INTRODUCTION

L'Etude sur les transports maritimes est une publication annuelle établie par le secrétariat de la CNUCED. 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 du trafic et des réseaux de transport de l'Asie de l'Est, au plan régional.

APERÇU DES PRINCIPALES TENDANCES

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

En 2000, la production mondiale a augmenté de 4,0% par rapport à 1999, ce qui constitue la plus forte progression enregistrée en dix ans. Les pays développés à économie de marché ont affiché une croissance de 3,5% et les pays en développement, un taux de progression moyen de 5,1%. En 2001, le taux de croissance de la production mondiale devrait fléchir, la production des pays de l'OCDE n'augmentant plus que de 2%.

L'accroissement du volume des exportations mondiales de marchandises a été de 11,9% contre 5,0% en 1999 et celui des importations, de 11,3% contre 6,1%. Ces taux élevés témoignent du dynamisme des pays en développement, comme de l'Amérique du Nord. En 2001, le ralentissement de l'économie nord-américaine freinera grandement la progression des échanges.

L'indice de la production industrielle totale des pays de l'OCDE a fait un bond de 6,0%, passant de 114,3 en 1999 à 121,2 en 2000 (1995=100). Cette progression est due aux bons résultats obtenus aux Etats-Unis et dans les pays européens de l'OCDE.

Le trafic maritime international (s'agissant des marchandises chargées) a augmenté en volume pour la quinzième année consécutive, atteignant le chiffre record de 5,88 milliards de tonnes. Le taux de croissance annuel est passé de 0,9% seulement en 1999 à 3,6% en 2000. En toute vraisemblance, le volume du commerce maritime mondial ne progressera que de 2,0% en 2001.

En tonnes-milles, les activités maritimes se sont chiffrées au total à 22 940 milliards en 2000 contre 21 930 milliards en 1999.

Evolution de la flotte mondiale

La flotte marchande mondiale s'est accrue de 1,2% pour atteindre 808,4 millions de tonnes de port en lourd (tpl) à la fin de l'année 2000. Les livraisons de navires neufs (44,4 millions de tpl) ont progressé de 9,6%, tandis que le tonnage envoyé à la casse ou perdu (22,2 millions de tpl) a diminué de 27,7%, laissant un gain net de 9,4 millions de tpl.

Les flottes de pétroliers et de transporteurs de vrac sec, qui, ensemble, représentent 70,1% de la flotte mondiale, se sont accrues de 1,1% et 2,0% respectivement. La flotte de porte-conteneurs a augmenté de 8,8% pour passer de 63,6 à 69,2 millions de tpl et celle de méthaniers, de 6,9% pour passer de 17,3 à 18,5 millions de tpl.

La moyenne d'âge de la flotte mondiale est restée de l'ordre de 14 ans, près de 34% des navires ayant 20 ans et plus. Les cargos classiques sont les navires dont l'âge moyen est le plus élevé (17,0 ans) et les porte-conteneurs, ceux dont la moyenne d'âge est la plus basse (10,4 ans).

Les navires immatriculés dans les pays développés à économie de marché et dans les principaux pays de libre immatriculation ont représenté respectivement 25,2% et 48,5% de la flotte mondiale. Le tonnage des registres libres a augmenté de 1,9%; les deux tiers de cette flotte contrôlée appartiennent à des pays à économie de marché et à des pays en développement. La part des pays en développement a atteint 19,4%, soit 157,0 millions de tpl, dont 115,7 millions de tpl sont immatriculés en Asie.

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

Les principaux indicateurs de productivité de la flotte mondiale, à savoir le nombre de tonnes transportées par tpl et le nombre de tonnes-milles par tpl, sont passés à 7,19 et 28,38 respectivement, ce qui donne des accroissements de 1,0% et 3,3% par rapport à 1999.

L'excédent de tonnage de la flotte mondiale a continué à régresser pour s'établir à 18,4 millions de tpl en 2000, soit à 2,3% de la flotte marchande mondiale. La capacité excédentaire en navires-citernes est tombée à 13,5 millions de tpl. et celle en transporteurs de vrac sec, qui était de 7,9 millions de tpl en 1999, à 3,8 millions de tpl.

Marchés des frets

L'année 2000 a été faste pour le marché du transport pétrolier. Le volume global du trafic maritime de pétrole brut s'est accru de 3,3%. Les indices des taux de fret moyens pour les VLCC, les transporteurs de brut de moyen tonnage et les petits transporteurs de brut et de produits pétroliers ont augmenté de 104,2%, 77,9% et 73,3% respectivement.

En 2000, les expéditions maritimes de vracs majeurs, en particulier celles de minerai de fer et de charbon, ont augmenté de 7,4%. L'offre et la demande étant mieux équilibrées, les taux d'affrètement à temps et au voyage se sont améliorés, les indices progressant de 63,6% et 11,8% en moyenne par an.

Vers la fin de l'année 2000, les taux de fret pratiqués sur les principales liaisons conteneurisées (transpacifique, transatlantique et Asie/Europe) ont été une fois encore supérieurs, pour la plupart, à ceux qui avaient cours fin 99. Les parcours ouest-est ont été les seuls à connaître une détérioration des taux: 11,7% pour le Pacifique et 4,3% pour l'Atlantique. Sur les parcours est-ouest, les augmentations de taux ont été confortables: 11,7% pour le Pacifique et 11,3% pour l'Atlantique. Sur l'itinéraire Asie/Europe, l'accroissement des taux a été infime (0,3%), bien loin des 2,7% enregistrés sur l'itinéraire Europe/Asie.

Coût total du fret dans le commerce mondial, par groupes de pays

A l'échelle mondiale, le coût total du fret exprimé en proportion de la valeur des importations a régressé de 5,69% en 1998 à 5,39%

en 1999. Pour les pays développés à économie de marché, le coefficient de fret a été de 4,50% (contre 4,83% en 1998), tandis qu'il a été de 8,21% pour les pays en développement (contre 8,34% en 1998). Il est passé à 12,0% pour les pays en développement d'Afrique et à 7,9% pour ceux des Amériques. Pour les pays en développement d'Asie, il est tombé à 7,8%, alors qu'il resté inchangé, à 12,0% pour ceux d'Océanie.

Développement des ports

Le volume total du trafic portuaire conteneurisé a encore augmenté, de 7,3% par rapport à 1998, pour atteindre 192,3 millions d'EVP. Les ports des pays ou territoires en développement ont traité 80,9 millions d'EVP, soit 41,4% du total. En 1999, on a dénombré 48 pays ou territoires dont les terminaux ont manutentionné plus de 100 000 EVP.

Efficacité en matière de commerce et de transport

L'évolution technologique dans le secteur des transports internationaux a normalisé les activités de transport dans le monde entier. Le Recueil des recommandations relatives à la facilitation du commerce visant à rationaliser les procédures et la documentation relatives au commerce international a été actualisé en 2000. Toutefois, aucun cadre juridique uniforme ne régissant le transport multimodal, un certain nombre de gouvernements et d'organismes intergouvernementaux régionaux et sous-régionaux ont entrepris de légiférer pour remédier au flou actuel.

Les services de transport de marchandises par chemin de fer se sont encore développés durant l'année dans plusieurs régions. Les réglementations mises en place ont fait ralentir la cadence des concentrations en Amérique du Nord. L'accroissement des échanges a, semble-t-il, contribué au redressement du secteur de la location de conteneurs. La Chine continue d'être le premier pays producteur de conteneurs.

Examen de l'évolution observée au niveau régional

L'accroissement de la production dans les pays d'Asie de l'Est (Japon, République de Corée, Chine, Hong Kong (Chine), Province chinoise de Taiwan et principaux pays de l'ASEAN) a montré que la reprise intervenue depuis la crise financière de 1998 avait perduré. Le trafic de marchandises a connu une forte hausse en 2000. La plupart des

grands pays de la région ont enregistré une croissance à deux chiffres du volume des exportations et des importations. Fin 2000, la flotte de la région, y compris les navires contrôlés sous pavillon d'un pays de libre immatriculation, atteignait 298,9 millions de tjb (37,0% de la flotte mondiale). La moyenne d'âge des navires était de 12,2 ans, c'est-à-dire inférieure à la moyenne mondiale.

En Asie de l'Est, le réseau de transport regroupe tous les modes de transport et son fonctionnement requiert des procédures simplifiées et une législation facilitatrice pour concourir au bon déroulement du déplacement des mar-

chandises. En Asie du Sud-Est, le réseau de transport a pour points d'ancrage des centres intermodaux de capacité variable, tels que Singapour, Port Klang et Bangkok, reliés par des navires appartenant à des compagnies qui se remettent lentement de la crise financière de 1997. De nouvelles zones, telles que le Bassin du Mékong, s'insèrent peu à peu dans le trafic international. Le coût élevé et la lourdeur des procédures commerciales de pays sans littoral comme la République démocratique populaire lao sont au nombre des problèmes à résoudre pour profiter pleinement des retombées bénéfiques du commerce.

ENCADRÉ 1

Classification par catégories de navires et par registres utilisée dans l'*Etude sur les transports maritimes*

Comme dans l'*Etude* 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. La taille minimale retenue pour les tableaux fondés sur des données de Lloyd's Maritime Information Services est de 100 tjb, sauf pour les tableaux concernant la propriété des navires, où la limite est de 1 000 tjb. Les cinq catégories en question recouvrent les 20 principaux types de navires présentés ci-après:

<i>Catégorie</i>	<i>Types de navires</i>
Pétroliers	Pétroliers
Vraquiers	Minéraliers et vraquiers, minéraliers-vraquiers-pétroliers
Navires de charge classiques	Navires frigorifiques, navires spécialisés, rouliers, navires de charge classiques (à pont unique et à plusieurs ponts), cargos mixtes
Porte-conteneurs	Cellulaires intégraux
Autres navires	Pétroliers/chimiquiers, transporteurs de produits chimiques, autres navires citernes, méthaniens, 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 Maritime Information Services pour les tableaux de la présente *Etude* 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 considérés comme relevant de la Yougoslavie (YUG).

Principaux pays de libre immatriculation

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

Source: Lloyd's Maritime Information Services (Londres).

Chapitre I

ÉVOLUTION DU TRAFIC MARITIME INTERNATIONAL

Le premier chapitre de l'Etude sur les transports maritimes fournit 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

a) Production mondiale

Généralités

1. En 2000, la production mondiale a fortement augmenté, de 4%, ce qui est le taux le plus élevé de la décennie (voir tableau 1) et qui vient confirmer la reprise intervenue après le ralentissement d'activité de 1998. Toutefois, cette moyenne annuelle masque des évolutions très différentes au premier et au second semestres de l'année. Au premier semestre, le redressement des économies de la planète, qui s'était amorcé en 1999, s'est poursuivi, stimulé par l'accroissement des exportations des pays d'Europe et d'Asie de l'Est et la vigueur de la demande nord-américaine. Vers la fin de l'année, la demande s'est essoufflée en Amérique du Nord et au Japon, sous l'effet de la hausse des prix du pétrole brut et de la fragilité persistante de la conjoncture boursière.
2. Des taux de croissance supérieurs à la moyenne mondiale ont été atteints en Chine (8,0%), dans les pays en transition (5,6%) et dans les pays en développement d'Asie (6,2%). En Chine, l'essor rapide du secteur du bâtiment et de l'industrie manufacturière a plus que compensé la médiocre performance de l'agriculture. Une reprise de l'investissement étranger direct a également contribué à ces bons résultats. Dans les économies en transition, le secteur industriel et commercial, souple, a su tirer avantage de la dépréciation monétaire, ce qui a favorisé le développement des exportations et présidé au remplacement des importations par la production nationale. La demande intérieure s'est également quelque peu raffermie.
3. Les pays en développement d'Asie ont eu des résultats économiques supérieurs à la moyenne mondiale. Ceux d'Asie de l'Est se sont tout à fait remis de la dévaluation monétaire de 1998, ce dont témoigne l'accroissement des investissements productifs et de la consommation privée, après de bons résultats à l'exportation. Les échanges intra-asiatiques se sont intensifiés. Vers la fin de l'année, cependant, on s'interrogeait sur la durabilité de cette évolution, compte tenu de la hausse des prix du pétrole brut et du fléchissement de la demande nord-américaine. En Asie du Sud, l'Inde a dû ses bons résultats économiques à un gros excédent céréalier, au dynamisme de son industrie et à la demande croissante dont font l'objet les services informatiques. D'autres pays ont tiré avantage de la hausse des prix du thé et du caoutchouc et de l'essor de la demande dans le secteur de la confection. Les pays d'Asie de l'Ouest ont enregistré des résultats tout juste supérieurs à la moyenne mondiale, les gouvernements ayant encouragé de manière modérée la demande intérieure, malgré l'accroissement des recettes rapportées par le pétrole brut.
4. Les résultats économiques des autres pays en développement ont été moins uniformes. En Afrique et en Amérique latine, ils ont été inférieurs à la moyenne mondiale. Des pays africains exportateurs de pétrole, tels que l'Algérie, la Jamahiriya arabe libyenne et le Nigeria ont bénéficié de la hausse des prix du pétrole, ce qui, en revanche, n'a pas été le cas des pays importateurs de pétrole, dont certains ont en outre été éprouvés par des catastrophes naturelles (inondations, sécheresses, etc.) et des conflits armés. La même

TABLEAU 1
Production mondiale, 1990-2000
(Variation en pourcentage)

	1990-1995 ^a	1995-2000 ^a	1990-2000 ^a	1998	1999	2000 ^b
Monde	2,0	3,1	2,6	1,9	2,7	4,0
Pays développés à économie de marché	1,8	2,9	2,3	2,1	2,6	3,5
<i>dont :</i>						
États-Unis	2,4	4,3	3,4	4,4	4,2	5,1
Japon	1,4	1,1	1,3	-2,5	0,2	1,3
Union européenne	1,5	2,5	2,0	2,7	2,4	3,3
<i>dont :</i>						
Zone euro	1,6	2,4	2,0	2,8	2,4	3,4
Allemagne	2,0	1,8	1,9	2,1	1,6	3,1
France	1,0	2,4	1,7	3,2	2,9	3,1
Italie	1,3	1,7	1,5	1,5	1,4	2,9
Royaume Uni	1,6	2,8	2,2	2,6	2,2	3,1
Économies de transition	-6,9	1,9	-2,6	-0,6	2,3	5,6
Chine	12,0	8,3	10,1	7,8	7,1	8,0
Économies en développement	4,1	3,7	3,9	0,5	2,7	5,1
<i>dont :</i>						
Afrique	1,5	3,6	2,5	3,2	2,9	3,5
Amérique latine	3,6	2,9	3,3	1,9	0,1	3,7
Asie	4,9	4,1	4,5	-0,8	4,2	6,2

Source : Calculs effectués par le secrétariat de la CNUCED à partir de données en dollars de 1995.

^a Moyenne annuelle.

^b Estimations.

disparité a été constatée en Amérique latine. Les pays dont l'économie a été la plus performante ont été le Mexique, le Chili et les pays du Bassin des Caraïbes, qui ont tiré avantage de la hausse des prix du pétrole et de la forte demande étrangère, nord-américaine notamment. Le Brésil s'est bien remis de la crise qui l'avait frappé et a enregistré une croissance de 4,0%, qui le place au niveau de la moyenne mondiale. D'autres pays ont continué à lutter pour faire face à une demande intérieure morose ou à résultats à l'exportation médiocres.

5. La croissance moyenne des pays développés à économie de marché a été de 3,5%, avec d'importants écarts selon les pays. Aux deux extrêmes, on trouve l'Amérique du Nord et le Japon, avec des taux de 5,1% et 1,3% respectivement; l'Union européenne, pour sa part, a affiché une croissance de 3,3%. En Amérique du Nord, la demande intérieure a perdu quelque peu de sa vigueur au cours de l'année par suite du resserrement des politiques monétaires, qui a porté les taux d'intérêt à 6,5%. Cela a eu des répercussions défavorables sur l'investissement des entreprises et a précipité la baisse des places boursières. Néanmoins, les résultats économiques globaux ont été meilleurs que ceux de l'année précédente.

6. Au Japon, la reprise tant attendue s'est amorcée au cours du premier semestre de l'année grâce principalement aux exportations et a immédiatement conduit à un resserrement de la politique monétaire. Mais, certains indicateurs économiques pour le second semestre de l'année ont été moins reluisants (hausse du chômage, par exemple) et ont fait craindre une nouvelle période de récession. Dans l'Union européenne, les résultats économiques ont été exceptionnels, les meilleurs enregistrés depuis 1991, avec un taux de chômage ramené en dessous de 9%. Ils sont à attribuer avant tout aux exportations, qui ont été stimulées par la faiblesse accrue de l'euro face au dollar, ce qui a rapidement amené les autorités monétaires à intervenir pour stopper le glissement de la monnaie au troisième trimestre de l'année. La demande intérieure aussi été vigoureuse dans la plupart des pays. Vers le milieu de l'année, cependant, des doutes ont été émis quant à la durabilité de cette performance économique face au ralentissement constaté en Amérique du Nord.

Perspectives

7. Les prévisions de croissance économique pour 2001 donnent toutes des chiffres inférieurs à ceux de l'année 2000. Elles dénotent principalement l'inquiétude que suscite l'évolution de l'économie des Etats-Unis, sur laquelle sera vraisemblablement calquée celle des économies d'Europe et d'Asie de l'Est. Le secteur financier, en particulier, fait souci, de même que la vitesse à laquelle les événements qui le toucheraient pourraient atteindre les autres secteurs de l'économie.

b) Trafic de marchandises

Evolution récente des échanges internationaux

8. En 2000, le volume des exportations a affiché une croissance à deux chiffres dans la plupart des régions (voir tableau 2). Les taux de progression du volume des importations, par contre, ont été moins uniformes. S'agissant des pays développés, c'est vers l'Amérique du Nord et le Japon qu'il faut se tourner pour trouver des taux de croissance à deux chiffres concernant les importations. Ces dernières ont également atteint un niveau élevé dans les économies en transition, à savoir en Europe centrale et orientale, dans les Etats baltes et dans la CEI, où elles ont progressé de 15,4%. Mais, c'est en Chine qu'elles ont le plus augmenté, de 33,1%. Dans les pays en développement, la croissance des importations a été de 15,4%, tout en étant inégalement répartie entre l'Asie, l'Afrique et l'Amérique latine.

Tendances des importations et des exportations

9. En 2000, la croissance des échanges mondiaux de marchandises a été étayée par la vigueur de la demande en Amérique du Nord, en Europe occidentale et en Asie de l'Est. La relance des importations en Amérique latine a aussi été manifeste. Selon les estimations, le volume des échanges mondiaux de marchandises ne devrait augmenter que de quelque 7% en 2001, l'activité économique ayant ralenti à la fin de l'année.

c) Production industrielle des pays de l'OCDE

10. En 2000, l'indice de la production industrielle des pays de l'OCDE, autre indicateur économique important pour le secteur des transports maritimes mondiaux, s'est établi en moyenne à 121,2, affichant une hausse de 6,0% par rapport l'indice moyen pour 1999 (1995 = 100) (voir graphique 1).

11. Cette progression est supérieure à celle de 3,3% enregistrée en 1999 où l'indice était monté à 114,3. Les bons chiffres relevés durant la majeure partie de l'année 2000 sont dus au dynamisme qui a continué de caractériser l'économie des Etats-Unis, où l'indice a atteint 129,0, et celle des pays européens membres de l'OCDE, où il s'est hissé à 117,4. La croissance industrielle a été plus modeste au Japon, où l'indice s'est établi à 105,4. L'indice de la production industrielle est retombé à 120,9 pour le premier trimestre de 2001 et semble confirmer la justesse des perspectives d'évolution pour 2001 et 2002 de l'OCDE qui considère que la croissance industrielle a atteint un sommet en 2000.

TABLEAU 2

Croissance du volume de marchandises transportées dans certaines régions géographiques, 1998-2000
(Variation annuelle en pourcentage)

<i>Exportations</i>			<i>Pays/régions</i>	<i>Importations</i>		
<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>		<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>
4,8	4,8	9,9	Économies développées ^a	7,7	7,6	9,6
			<i>dont:</i>			
4,8	5,1	12,1	Etats-Unis	10,4	11,2	11,3
6,7	4,4	10,1	Union européenne (15)	8,4	5,3	8,6
-1,3	2,1	9,2	Japon	-5,3	9,5	10,9
5,7	7,0	15,7	Économies en développement ^a	-3,6	4,4	15,4
			<i>dont:</i>			
0,3	5,0	7,3	Afrique	6,1	-0,9	5,4
8,0	7,1	10,3	Amérique Latine	8,8	-1,5	11,1
2,7	1,1	14,0	Moyen-Orient ^b	-0,4	1,3	14,6
2,8	6,6	16,2	Asie ^c	-7,8	8,6	15,7
6,0	-2,0	17,9	Economies de transition ^a	-8,3	9,0	15,4
4,5	9,6	28,3	Chine	2,5	15,2	33,1

Source : OMC, Rapport annuel 2001, tableaux sur les importations et les exportations mondiales de marchandises par région et pour certaines économies, établis sur la base d'estimations du volume fondées sur la valeur du trafic rapportée et mesurée à prix et à taux de change constants.

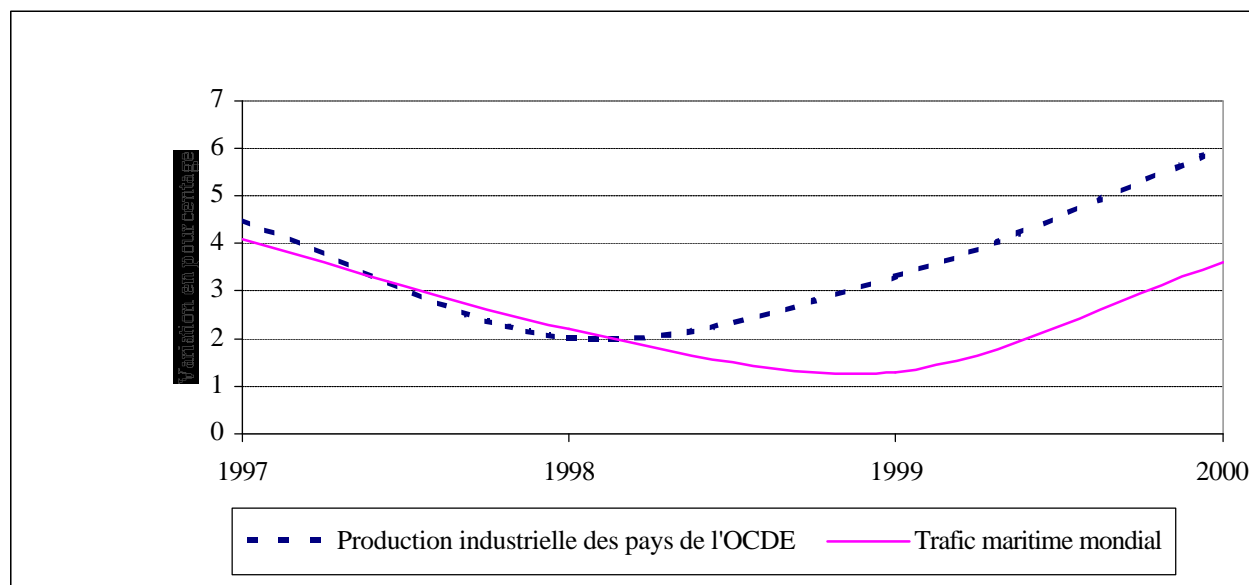
^a Compte non tenu d'importants comptages doubles.

^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.

GRAPHIQUE 1

Variations annuelles de la production industrielle des pays de l'OCDE et du trafic maritime mondial de marchandises, 1997-2000



Source: OCDE, Principaux indicateurs économiques, avril 2001.

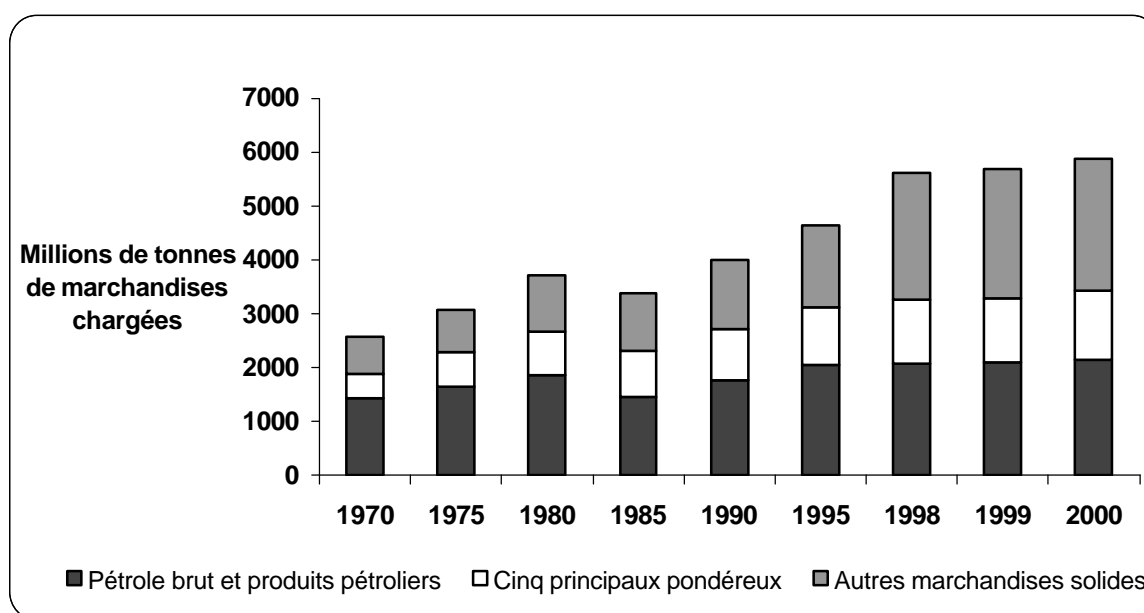
B. TRAFIC MARITIME MONDIAL

a) Trafic maritime général

12. Le trafic maritime mondial, en pleine expansion, a atteint le niveau record de 5,88 milliards de tonnes de marchandises exportées en 2000, s'accroissant ainsi pour la quinzième année consécutive. Le taux de croissance annuel, calculé d'après les données provisoires disponibles pour l'année, a augmenté de 3,6%. Comme le montrent le graphique 2 et le tableau 3, il a quadruplé par rapport à celui de 1999, qui n'était que de 0,9%.

GRAPHIQUE 2

Trafic maritime international pour certaines années



Source: *Etude sur les transports maritimes*, diverses livraisons.

TABLEAU 3

Évolution du trafic maritime international, pour certaines années^a
(Marchandises chargées)

Année	Pétrole et produits pétroliers		Marchandises solides				Total	
	Millions de tonnes	Variation en %	Millions de tonnes	Variation en %	Millions de tonnes	Variation en %	Millions de tonnes	Variation en %
1970	1 442		1 124		448		2 566	
1980	1 871		1 833		796		3 704	
1990	1 755		2 253		968		4 008	
1998	2 082		3 549		1 170		5 631	
1999	2 085	0,1	3 598	1,4	1 196	2,2	5 683	0,9
2000 ^c	2 149	3,1	3 736	3,8	1 285	7,4	5 885	3,6

Source : Estimations faites par le 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, céréales, charbon, bauxite/alumine et phosphate.

^c Estimations.

13. La croissance annuelle du trafic maritime mondial pour 2000 a été inégalement répartie, sur le plan géographique. Les pays exportateurs de pétrole, notamment les pays membres de l'OPEP, qui sont convenus d'augmenter leurs quotas de production au cours de l'année, ont affiché un taux de croissance supérieur à la moyenne mondiale. L'Amérique du Nord, l'Europe et le Japon ont également enregistré des taux supérieurs à la moyenne, se situant entre 4 et 5%. Si le trafic maritime international s'est accru en Amérique latine, en Afrique et en Océanie, ses taux de croissance ont été inférieurs à la moyenne mondiale, soit de 1,0%, 0,5% et 2,3% respectivement. Au vu des prévisions économiques, les taux de croissance annuels en 2001 devraient être plus faibles que ceux de l'année précédente.

b) Trafic maritime de pétrole brut et de produits pétroliers

Evolution générale

14. En 2000, les expéditions maritimes mondiales de cargaisons pétrolières, qui ont augmenté de 3,1% durant l'année, ont atteint au total 2,15 milliards de tonnes pour l'ensemble du monde. Les trois quarts de ce tonnage environ ont été constitués de pétrole brut, le reste, de produits pétroliers. Les transports de pétrole brut et de produits pétroliers ont représenté globalement 36,5% du trafic maritime mondial total.

Production de pétrole brut

15. Depuis 1998, la production de pétrole brut a d'abord diminué, puis augmenté. Les chiffres¹ donnés pour 1998 et 1999 indiquent que la production de pétrole brut a régressé de 2% à 71,9 millions de barils-jour en 1999. Ce recul s'explique essentiellement par le fait que la production a été réduite de 5,2% en moyenne dans les pays de l'OPEP, où elle est tombée à 29,3 millions de barils-jour, et qu'elle a chuté dans le même temps de 2,0% à 21,1 millions de barils-jour dans les pays de l'OCDE, notamment aux Etats-Unis, au Canada, au Mexique, en Norvège et au Royaume-Uni. Les autres pays producteurs de pétrole, à savoir l'Azerbaïdjan, le Kazakhstan, la Fédération de Russie, la Chine et un certain nombre de petits producteurs, ont, à dire vrai, accru leur production de 2,4%, la portant à 21,4 millions de barils-jour.

16. En 2000, en revanche, la production de pétrole brut s'est accrue, d'un volume correspondant aux trois augmentations de quotas décidées par les pays membres de l'OPEP durant l'année. Les chiffres les plus récents font état d'un accroissement de la production de pétrole brut de 4,0% à 74,5 millions de barils-jour, qui est dû là aussi, pour l'essentiel, au fait que les pays de l'OPEP ont augmenté leur production de 5,6%. Dans les pays de l'OCDE, la production a augmenté de 2,4%, tandis que dans les autres pays producteurs, qui ont exploité le niveau élevé des prix, elle a progressé de 2,3%.

17. La production de pétrole brut n'a pas évolué de la même façon dans tous les pays en 2000. C'est dans les principaux pays membres de l'OPEP du Moyen-Orient, à l'exception de l'Iraq dont le niveau de production contrôlé par l'ONU est subordonné au prix du pétrole, que la production a le plus augmenté, de plus de 7%. Du côté des pays membres de l'OCDE, le Canada et le Mexique ont accru leur production d'environ 4%. Dans la Fédération de Russie, la production a augmenté de quelque 6%. De légères fluctuations ont été observées aux Etats-Unis, où la production est restée globalement la même, et en Chine, où elle a progressé d'un peu plus de 1,0%.

Expéditions de pétrole brut

18. En 2000, les expéditions de pétrole brut ont augmenté de 3,3% pour passer de 1,55 à 1,60 milliard de tonnes. Les tendances récentes observées au niveau de la structure du trafic de pétrole brut se sont maintenues tout au long de l'année. Au départ du Golfe arabo-persique (principale région d'origine), les chargements à destination des pays d'Extrême-Orient et du Japon sont demeurés stables, tandis que ceux à destination de la République de Corée ont augmenté de 3% en réponse à la demande croissante des raffineries et en application des mesures visant à porter les stocks à 80 jours d'ici 2004. La Chine a

¹ Les chiffres recueillis par BP prennent en considération le pétrole brut, le schiste bitumineux, les sables pétrolifères et les condensats ou liquides de gaz naturel (LGN), à savoir le contenu liquide du gaz naturel quand celui-ci est récupéré séparément.

pratiquement doublé ses importations, qui ont atteint 70 millions de tonnes. En 2000, les expéditions de pétrole brut vers l'Europe occidentale, dont une grande partie a été transbordée à Suez pour poursuivre son chemin vers la mer Méditerranée par l'oléoduc SUMED, se sont accrues de 2,0%. Les autres chargements sont passés par le canal de Suez. D'autres flux provenant d'Afrique du Nord (environ un cinquième du trafic total) et de la Mer Noire (environ un quart) approvisionnent l'Europe occidentale par les ports de la Méditerranée, de l'Atlantique et de la mer du Nord. Les Etats-Unis ont accru leurs importations en provenance du Golfe arabo-persique de 3,0% en 2000, tout en continuant à diversifier leurs sources d'approvisionnement en Amérique latine et en Afrique occidentale dont les fournitures ont augmenté de 1,0% et 17,0% respectivement. Les expéditions de l'Afrique occidentale à destination de l'Extrême-Orient ont progressé de 19,0% pour l'année, entretenant un courant d'échange mis en place en 1999 au moment où les pays du Golfe ont réduit leur production.

Expéditions de produits pétroliers

19. Le trafic maritime mondial de produits pétroliers a augmenté de 2,2% en 2000 pour atteindre 0,54 milliard de tonnes. La structure et le volume des chargements ont été les mêmes qu'en 1999; seul le trafic entre les pays en développement d'Asie s'est accru. On trouvera des informations complémentaires sur ce trafic au chapitre VII.

c) Expéditions de marchandises solides

Evolution générale

20. En 2000, les transports de marchandises solides ont progressé globalement de 3,8%, atteignant 3,74 milliards de tonnes pour les marchandises chargées (voie tableau 3). L'essentiel de l'accroissement du trafic est dû aux cinq principaux vracs secs (minerai de fer, charbon, céréales, bauxite/alumine et roche phosphatée), dont les chargements se sont accrues dans des proportions notables (7,4%) pour atteindre au total 2,45 milliards de tonnes. La part des cargaisons de marchandises solides dans le trafic maritime mondial correspond à 63,5% de toutes les marchandises chargées durant l'année.

Production mondiale d'acier brut

21. En 2000, la production mondiale d'acier brut a augmenté de 7,4% pour atteindre 845,4 millions de tonnes. Les trois principales régions productrices, à savoir l'Amérique du Nord, l'Union européenne et l'Asie, en ont fourni près des trois quarts. L'Amérique du Nord et l'Union européenne, qui produisent chacune environ 17% de l'acier fabriqué dans le monde, ont accru leur production de 4,6% et 4,9% respectivement. Le Japon et l'Inde, qui ensemble comptent pour 18 autres pour cent de la production mondiale, ont enregistré des accroissements de 13,0% et 10,9% respectivement. Dans la Province chinoise de Taiwan, la production a augmenté de 9,1% et en République de Corée, de 5,1%. Les progressions régionales ont été plus notables : 16% pour le groupe de six pays formé par la Fédération de Russie, l'Ukraine, le Bélarus, la République de Moldova, le Kazakhstan et l'Ouzbékistan; 12,7% pour l'Amérique du Sud et 10,7% pour le Golfe. Les pays de ces régions fournissent environ 17% de la production mondiale. L'Europe centrale et orientale a enregistré des accroissements de 8,9%. La même année, la production mondiale de fonte, autre indicateur utile pour prévoir les trafics de vracs secs, a progressé de 5,6%, ce qui l'a portée à 576,1 millions de tonnes.

Consommation mondiale d'acier

22. Pour l'année 2000, la consommation apparente d'acier a été estimée à 752 millions de tonnes, quantité supérieure de 5,8% à celle de 1999. Les accroissements les plus importants ont été enregistrés en République de Corée (13,5%) et au Brésil (12,1%). En Asie, la consommation a atteint 332,2 millions de tonnes, chiffre qui correspond à environ 44% de la consommation apparente mondiale d'acier et à une progression de 6,9%. Dans l'Union européenne, où elle représente 19% de la consommation mondiale, elle a augmenté de 4,5%. Un accroissement du même ordre (4,8%) a été enregistré en Chine. Certains pays d'Afrique, la Fédération de Russie et les Etats-Unis ont accru leur consommation de 3%. En revanche, l'Australie et la Nouvelle-Zélande l'ont réduite de 5,9%. Les prévisions à court terme pour 2001 donnent une décélération du taux de croissance de la consommation, qui devrait retomber à 2,2% environ, et les prévisions à moyen terme, un recul à 2%.

Trafic de minerai de fer

23. L'accroissement de la production et de la consommation d'acier s'est traduite par une augmentation des chargements de minerai de fer qui ont atteint au total 455 millions de tonnes en 2000. Le Brésil et l'Australie, qui assurent les trois quarts des exportations mondiales, ont enregistré des progressions d'environ 13%. En Suède, le taux d'accroissement a été encore plus élevé (15%). Dans d'autres pays exportateurs, les exportations se sont accrues dans des proportions beaucoup plus faibles: de 4% et 1% respectivement au Canada et en Inde. Selon les prévisions à court terme, on devrait assister à un fléchissement des taux de croissance de ces échanges. Mais, à moyen terme, les exportations de la côte est de l'Inde devraient augmenter. En toute vraisemblance, la Chine sera le pays qui aura la plus forte incidence sur la demande de transport maritime de minerai de fer. Dans ce pays, l'an dernier, le trafic de minerai de fer, qui a porté sur 70 millions de tonnes, s'est accru de 21%.

Trafic de charbon

24. Les chargements de charbon ont augmenté de 7,9% en 2000, atteignant le niveau sans précédent de 520 millions de tonnes. Ce sont ceux de charbon de chaufferie qui ont le plus progressé, de 8,4% à 335 millions de tonnes, tandis que ceux de charbon à coke se sont accrus de 6,9% à 185 millions de tonnes. Les premiers chiffres pour 2000 montrent que l'Australie, de loin le plus gros exportateur avec 186,7 millions de tonnes de charbon de chaufferie et de charbon à coke, a vu ses exportations augmenter de 8,8%. Dans deux pays d'Amérique latine exportateurs de charbon de chaufferie, à savoir la Colombie et le Venezuela, les exportations ont progressé de 18,3 et 25% pour atteindre respectivement 35,6 et 8,5 millions de tonnes. Ces accroissements ne sont pas aussi spectaculaires que celui de 47,8% relevé en Chine, qui a exporté 58,8 millions de tonnes. Dans d'autres pays, y compris aux Etats-Unis, au Canada et en Indonésie, les exportations de charbon sont restées stables. On devrait bientôt observer des changements dans le trafic de charbon pour un certain nombre de raisons. En Afrique du Sud, le rythme des exportations pourrait fléchir, les terminaux arrivant à saturation, et, au Canada, les exportateurs pourraient juger préférable d'acheminer par rail leurs exportations de charbon à destination des Etats-Unis, en raison des prix favorables pratiqués sur ce marché. Il est vraisemblable aussi que les importations de charbon augmenteront au Japon, suite à l'accord signé récemment avec la Chine, et en Europe orientale, ainsi que le donnent à penser les livraisons de charbon à coke des Etats-Unis à l'Ukraine.

Trafic de grains

25. Le trafic mondial de grains a atteint 225 millions de tonnes en 2000, ce qui représente une augmentation de 2,3% par rapport à l'année précédente. Les expéditions du principal pays exportateur, les Etats-Unis, se sont chiffrées à 86 millions de tonnes, tandis que celles de l'Argentine et de l'Australie sont restées stables à 19,3 et 20,8 millions de tonnes respectivement. Celles de l'Union européenne et du Canada ont augmenté, elles aussi, pour passer respectivement à 29,6 et 22,2 millions de tonnes. Des accroissements particulièrement notables ont été enregistrés au Moyen Orient et en Afrique du Nord où des importations ont dû suppléer les maigres récoltes dues à la sécheresse. Pour la campagne 2000-2001, on estime que les stocks mondiaux de blé s'accroîtront de 11 millions de tonnes pour atteindre 115 millions de tonnes, tandis que les stocks de céréales secondaires devraient rester inchangés, à 141 millions de tonnes. Les expéditions (de céréales surtout) effectuées conformément à la Convention relative à l'aide alimentaire de 1999 visant à couvrir les besoins des pays les moins avancés ont quelque peu augmenté, passant de 8,1 à 8,5 millions de tonnes.

Autres trafics de vrac

26. En 2000, le trafic de bauxite et d'alumine, matières premières de l'industrie de l'aluminium, a porté au total sur 55 millions de tonnes. Les chargements de bauxite ont régressé de 3,5% à 31,4 millions de tonnes, alors que ceux d'alumine ont augmenté de 3,6% à 23,6 millions de tonnes. Ces changements sont venus confirmer le fait que les producteurs se mettaient à raffiner la bauxite pour expédier de l'alumine à la place. Les expéditions de bauxite d'Afrique occidentale, qui représentent environ la moitié du total mondial ont diminué, tandis que celles d'alumine de l'Australie, qui représentent également près de la moitié du total mondial, se sont accrues. Les expéditions de bauxite et d'alumine de la Jamaïque ont été

stables. La production d'aluminium primaire a augmenté de 2,4% en 2000 pour atteindre 21,9 millions de tonnes. La progression a été particulièrement sensible dans quatre régions: elle a été de 10% en Asie extrême-orientale, de 9% en Afrique du Sud et d'approximativement 5% en Océanie et en Amérique latine. En Amérique du Nord et en Europe occidentale, la production est restée stable. Les niveaux de trafic et de production devraient être sensiblement les mêmes en 2001.

27. Le trafic de roche phosphatée a continué à baisser. Le volume total des exportations, qui avait déjà régressé de 3,6% en 1999 à 30,1 millions de tonnes, a encore diminué de 12,0% pour s'établir à 26,5 millions de tonnes en 2000. Le Maroc, l'un des principaux pays exportateurs de roche phosphatée, a vu ses exportations chuter de 7,9% à 10,5 millions de tonnes; d'autres pays exportateurs d'Afrique, tels que l'Algérie, le Sénégal, le Togo et la Tunisie, ont constaté un recul de 20,3% à 4,3 millions de tonnes. Les importations de l'Union européenne ont régressé de 17,9% à 7,0 millions de tonnes et celles des pays asiatiques, de 10,9% à 5,7 millions de tonnes. A court terme, il est prévu un nouveau fléchissement de 4%, les tendances à long terme étant à l'utilisation d'engrais plus efficaces (qui, à plus faibles doses assurent le même rendement) et à un accroissement des récoltes obtenues sur des terres cultivées sans engrais.

28. Les vracs de moindre importance, ensemble hétérogène de marchandises, se sont accrus d'environ 3% à 0,7 million de tonnes. Les produits agricoles tels que le sucre, le riz, la farine de soja et les graines oléagineuses ont régressé de 2% à 130 millions de tonnes. Les engrais, en revanche, ont augmenté de 3% à 66 millions de tonnes et les produits forestiers, de 2% à 161 millions de tonnes. Les produits sidérurgiques ont fortement progressé, de 7,5% pour atteindre 187 millions de tonnes. Les autres marchandises industrielles telles que le ciment, le coke et le coke de pétrole, la ferraille, la fonte, les sels et les minerais, ont progressé de 5% à 161 millions de tonnes. Pour ces vracs de moindre importance, les prévisions globales donnent des volumes du même ordre en 2001, certains chargements, comme ceux de sucre, augmentant sensiblement, d'autres, comme ceux de produits sidérurgiques, fléchissant légèrement.

d) Expéditions régulières de marchandises conteneurisées

29. Le bilan du trafic de marchandises solides s'établit à 1,75 milliard de tonnes transportées par cargos classiques, navires rouliers et porte-conteneurs, ce qui donne une progression d'un peu moins de 1% au cours de l'année. Les services de transport maritime de marchandises diverses par navires de charge classiques ont continué de venir en aide aux principaux trafics conteneurisés. Toutefois, ces services se sont raréfiés, l'utilisation de conteneurs allant en se généralisant pour tous les types de marchandises. On estime le trafic conteneurisé à quelque 50 millions d'EVP au total. Les expéditions maritimes de marchandises conteneurisées diffèrent de celles d'autres vracs secs en cela que, pour arriver à destination, elles passent par des transbordements plus nombreux, qui complètent les escales directes des navires de gros tonnage. En 2000, les tendances observées au cours des deux années précédentes sur les trois principales liaisons conteneurisées – transpacifique, transatlantique et Europe/Extrême-Orient - ont globalement persisté. Le redressement économique des pays d'Extrême-Orient a continué de stimuler les exportations acheminées vers les Etats-Unis à travers le Pacifique, bien qu'un certain ralentissement ait été noté au quatrième trimestre de l'année. Le trafic transpacifique pour la route est-ouest a semblé repartir au début de l'année, mais il faut pouvoir disposer des chiffres annuels pour émettre un jugement définitif sur son évolution réelle. Le déséquilibre entre ce trafic et le trafic transatlantique a persisté du fait de l'appréciation du dollar des Etats-Unis face aux monnaies européennes, qui a favorisé les expéditions vers l'Amérique du Nord par la route est-ouest. Il est à noter que le déséquilibre entre les parcours est-ouest et ouest-est sur l'itinéraire Europe/Extrême-Orient a persisté.

30. Les liaisons conteneurisées nord-sud relient d'autres régions aux principales routes mentionnées plus haut dans de grands centres de transbordement. Singapour et Hong Kong (Chine) ont assuré l'éclatement de chargements pour la Chine et certains pays d'Extrême-Orient. Colombo, Aden, Dubaï et Salalah ont fait de même pour des pays d'Asie du Sud et de la côte est de l'Afrique. Les chargements à destination de pays d'Afrique de l'Ouest passent par Algésiras où font escale des navires de collecte, ou alors viennent directement de ports d'Europe occidentale. Panama, Miami et Freeport desservent les Caraïbes dans les deux sens tout en complétant les services directs à destination des côtes est et ouest de l'Amérique du Sud, les distances le long de ces côtes étant très longues.

e) **Trafic maritime mondial par groupes de pays**

31. On trouvera au tableau 4 et au graphique 3 la répartition des 5,88 milliards de tonnes du trafic maritime mondial, par types de cargaisons et par groupes de pays. En 2000, les pays développés à économie de marché (PDEM) ont traité 42,5% du volume total des marchandises chargées et 62,4% du volume total des marchandises déchargées dans le monde. Leurs chargements de pétrole brut et de produits pétroliers ont représenté respectivement 6,2% et 23,4% du trafic mondial total et leurs déchargements, 68,6% et 50,2%. La ventilation par région est donnée à l'Annexe II. Au niveau des PDEM, l'Europe demeure le plus important exportateur de pétrole brut et de produits pétroliers, avec un total de 136,5 millions de tonnes (6,3% du total mondial). L'Amérique du Nord est le plus gros importateur de pétrole brut et de produits pétroliers, avec 555,5 millions de tonnes (25,9%), suivie de près par l'Europe, avec 514,5 millions de tonnes (24,0%) et le Japon, avec 265,9 millions de tonnes (12,4%).

32. Dans le secteur du vrac sec, la part des pays développés à économie de marché est restée de 60,9% pour ce qui est des exportations et de 61,5% pour ce qui est des importations. Là aussi, l'annexe II donne un aperçu de la répartition de ces marchandises par région. L'Europe reste le plus gros marché, comptant pour 29,5% des exportations et 38,7% des importations. Deux pays d'Amérique du Nord (Etats-Unis et Canada) et d'Océanie (Australie et Nouvelle-Zélande) sont aussi d'importants exportateurs de marchandises solides, dont les parts sont respectivement de 14,0% et 10,3%. Ces chiffres mettent en évidence le rôle important qu'ils jouent dans le transport maritime des trois principaux vracs secs, à savoir le minerai de fer, le charbon et les céréales.

33. En 2000, la part des pays en développement dans le trafic maritime d'exportation a été de 50,0% et, dans celui d'importation, de 30,2%. Ces pourcentages ont relativement peu varié depuis 1968. 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 dans les exportations totales de pétrole brut a été de 89,1% et dans celle de produits pétroliers, de 70,2%. Dans les importations, leurs parts ont été respectivement de 25,7% s'agissant du pétrole brut et de 44,4% s'agissant des produits pétroliers. Dans le secteur des marchandises solides, la part des pays en développement dans les exportations mondiales totales a atteint 30,3%; au niveau des importations, le pourcentage a été quasiment la même (30,2%).

34. Sur le plan régional, la situation a varié selon les groupes de pays. Les pays en développement d'Asie se sont adjugés les parts les plus importantes dans les exportations et les importations mondiales (31,3% et 20,6% respectivement). Les pays en développement des Amériques ont compté pour 12,0% des exportations et 6,2% des importations. Les parts des pays africains ont représenté environ la moitié de celles des deux Amériques: 6,3% des exportations et 2,8% des importations. Les parts des pays en développement d'Europe ont été sensiblement plus faibles (0,3% des exportations et importations), comme l'ont été celles des pays en développement d'Océanie (0,1% des exportations et 0,2% des importations).

35. La situation a également varié selon les courants de trafic. La part des pays en développement d'Asie dans les exportations mondiales de pétrole brut a été de 57,3% et dans celles de produits pétroliers, de 45,3%. Ces chiffres témoignent du rôle joué par les producteurs de pétrole du Moyen-Orient et de l'activité de raffinage en Extrême-Orient. Les parts des pays en développement d'Afrique et d'Amérique dans les exportations de pétrole brut ont été proches l'une de l'autre: 15,6% et 15,9% respectivement. En revanche, leurs parts dans les exportations de produits pétroliers, ont été différentes: 7,2% pour les pays en développement d'Afrique et 17,2% pour ceux des Amériques. Ce sont aussi les pays en développement d'Asie qui se sont adjugés la part la plus importante des exportations de marchandises solides (18,1%), suivis de ceux des Amériques (9,5%) et de ceux d'Afrique (2,2%).

36. La part des pays en développement d'Asie dans les importations mondiales totales de pétrole brut a été de 18,8%. Celles des pays en développement d'Afrique et des Amériques ont été de 5,6% et 0,9% respectivement. Les parts des pays en développement d'Asie, des Amériques et d'Afrique dans les importations de produits pétroliers ont été de 27,3%, 12,1% et 3,4%. Les importations de pétrole brut des pays en développement d'Europe ont représenté 0,4% des importations mondiales, tout comme celles de produits pétroliers. Les pays en développement d'Océanie ont importé des quantités négligeables de pétrole brut, ce qui est normal vu la faible capacité de raffinage de la région, alors que leurs importations de produits pétroliers ont représenté 1,2% des importations mondiales de ces produits.

TABLEAU 4

Trafic maritime mondial ^a par types de cargaisons et par groupes de pays ^b

Groupe de pays	Année	Marchandises chargées				Marchandises déchargées			
		Pétrole		Marchan- dises solides	Total des marchanises	Pétrole		Marchan- dises solides	Total des marchan- dises
		Brut	Dévirés ^c			Brut	Dérivés ^c		
<i>Trafic en millions de tonnes</i>									
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
	1998	1 548	534	3 549	5 631	1 515	548	3 855	5 918
	1999	1 553	532	3 598	5 683	1 543	510	3 955	6 007
	2000	1 605	544	3 736	5 885	1 633	513	4 097	6 242
<i>Répartition du trafic par groupes de pays, en pourcentage</i>									
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
	1998	27,5	9,5	63,0	100,0	25,6	9,3	65,1	100,0
	1999	27,3	9,4	63,3	100,0	25,7	8,5	65,8	100,0
	2000	27,3	9,2	63,5	100,0	26,2	8,2	65,6	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
	1998	4,8	22,4	61,8	42,4	71,3	52,9	61,8	63,4
	1999	6,3	23,2	60,1	42,0	70,7	49,6	60,1	61,9
	2000	6,2	23,4	60,9	42,5	68,6	50,2	61,5	62,4
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
	1998	2,8	4,0	4,3	3,8	1,3	0,4	1,4	1,3
	1999	3,7	5,4	4,8	4,6	1,6	0,4	1,2	1,2
	2000	3,6	5,3	5,0	4,6	1,5	0,4	1,2	1,2
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
	1998	1,7	1,3	3,7	2,9	1,9	6,4	6,8	5,5
	1999	1,2	1,1	3,9	2,9	2,4	5,1	7,0	5,7
	2000	1,1	1,0	3,9	2,9	4,3	5,0	7,1	6,2
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
	1998	90,7	72,3	30,2	50,8	25,5	40,3	30,0	29,8
	1999	88,9	70,3	31,2	50,6	25,4	44,9	31,7	31,2
	2000	89,1	70,2	30,3	50,0	25,7	44,4	30,2	30,2

Groupe de pays	Année	Marchandises chargées				Marchandises déchargées			
		Pétrole		Marchandises solides	Total des marchandises	Pétrole		Marchandises solides	Total des marchandises
		Brut	Dévirés ^c			Brut	Dérivés ^c		
<i>dont :</i>									
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
	1998	16,8	7,2	2,2	6,7	0,9	2,8	3,4	2,7
	1999	16,2	7,3	2,2	6,5	1,0	3,4	3,6	2,9
	2000	15,6	7,2	2,2	6,3	0,9	3,4	3,5	2,8
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
	1998	16,3	17,3	9,8	12,3	6,0	11,7	6,2	6,6
	1999	16,4	17,5	9,7	12,3	5,9	12,3	6,1	6,6
	2000	15,9	17,2	9,5	12,0	5,6	12,1	5,8	6,2
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
	1998	57,4	47,4	17,7	31,4	18,2	24,5	20,0	20,0
	1999	56,1	45,1	18,7	31,4	18,1	27,6	21,7	21,3
	2000	57,3	45,3	18,1	31,3	18,8	27,3	20,5	20,6
Europe^e	1970	-	-	-	-	-	0,1	0,1	-
	1980	-	-	-	-	-	0,2	-	-
	1990	-	0,2	0,3	0,2	0,7	0,5	0,8	0,7
	1998	0,0	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3
	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
Océanie^e	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
	1998	0,3	0,0	0,1	0,1	0,0	1,1	0,1	0,2
	1999	0,3	0,0	0,1	0,1	0,0	1,1	0,1	0,2
	2000	0,2	0,0	0,1	0,1	0,0	1,2	0,1	0,2

Sources : Secrétariat de la CNUCED, d'après des données communiquées par les 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 4 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".

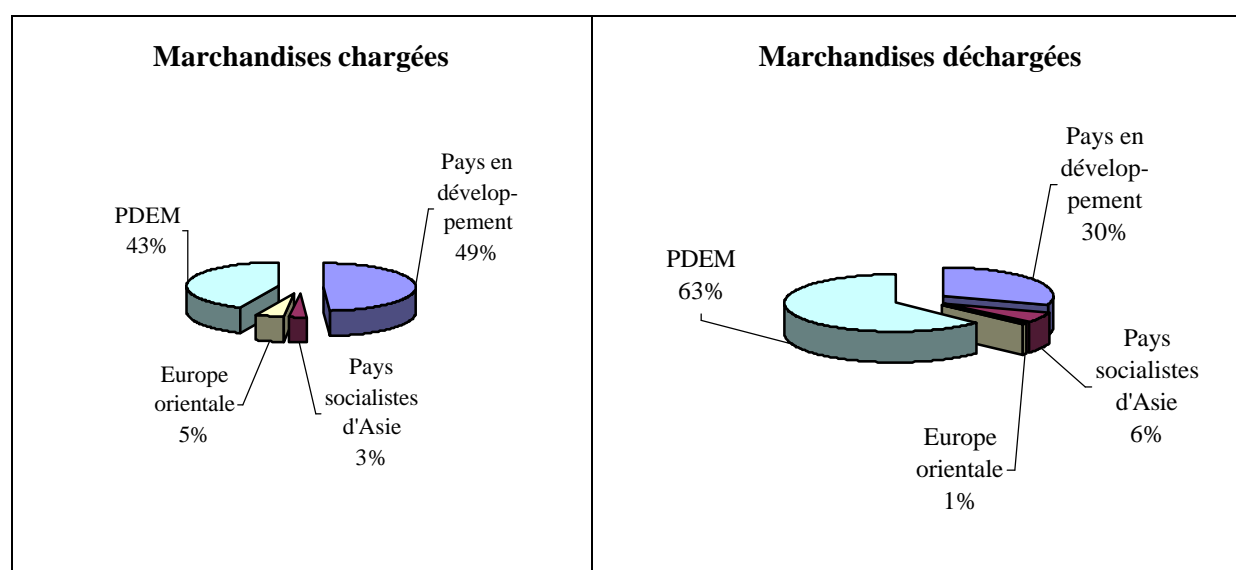
^c Y compris, entre autres, le gaz naturel liquéfié (GNL), le gaz de pétrole liquéfié (GPL), le naphta, l'essence, le jet fuel, le kérosène, l'huile légère et le fuel lourd.

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

^e Estimations

GRAPHIQUE 3

Trafic maritime mondial par groupes de pays
(Répartition en pourcentage du volume des chargements et des déchargements, 2000)



Source: tableau 4.

37. En 2000, les pays socialistes d'Asie ont compté pour 2,9% des exportations et 6,2% des importations mondiales. Ces dernières années, l'accroissement des importations a été lié au rôle plus important qu'a joué le commerce dans le développement économique de la Chine et aux taux de croissance élevés enregistrés dans ce pays. Le trafic d'exportation des pays d'Europe centrale et orientale (y compris l'ex-URSS) a représenté 4,6% de trafic mondial, du fait des expéditions de pétrole brut et de produits pétroliers en provenance de la mer Noire. Les marchandises importées dans ces pays par voie maritime ont représenté 1,2% du total mondial et ont été complétées par des importations provenant d'autres pays européens, acheminées par voie terrestre.

f) Demande de services de transport maritime

38. Le tableau 5 fournit des données sur la demande totale de services de transport maritime exprimée en tonnes-milles. En 2000, les transports maritimes internationaux ont produit 22,940 milliards de tonnes-milles, ce qui représente une progression de 4,6% par rapport à 1999. Ce pourcentage est supérieur à

TABLEAU 5
Trafic maritime mondial par types de cargaisons, pour certaines années
(en milliards de tonnes-milles)

Année	Pétrole		Minerai de fer	Charbon	Grains ^a	Bauxite et alumine	Phosphate	Autres marchandises sèches	Total mondial
	Brut	Dérivés							
1970	5 597	890	1 093	481	475	-	-	2 118	10 654
1980	8 385	1 020	1 613	952	1 087	-	-	3 720	16 777
1990	6 261	1 560	1 978	1 849	1 073	205	154	4 041	17 121
1998	7 889	1 970	2 306	2 419	1 064	205	135	5 600	21 588
1999	7 975	2 010	2 317	2 350	1 186	204	133	5 753	21 928
2000	8 340	2 080	2 515	2 500	1 210	211	133	5 951	22 940

Source : Fearnleys (Oslo), *Review 2000*.

^a Blé, maïs, orge, seigle, sorgho et fèves de soja.

l'accroissement du volume de marchandises, qui a été de 3,6% (voir tableau 3), et indique un allongement de la distance moyenne parcourue par les marchandises dans les transports maritimes internationaux. L'allongement des distances s'est traduit pour le pétrole brut comme pour les produits pétroliers par une augmentation de 4,3% du nombre de tonnes-milles, augmentation qui est supérieure à celle du volume de marchandises (3,1%). Cette évolution s'explique par l'accroissement des fournitures de pétrole brut de la côte ouest de l'Afrique à l'Extrême-Orient et par celui des expéditions de produits pétroliers des raffineries du Golfe arabo-persique vers l'Amérique du Nord et l'Europe.

39. L'allongement des distances moyennes pour toutes les marchandises solides a conduit à une augmentation de 4,8% du nombre de tonnes-milles, supérieure de 1% exactement à celle du volume de marchandises (3,8%). Pour les cinq principaux vracs secs, le nombre de tonnes-milles a augmenté de 6,1% pour atteindre 6 569 milliards. Cet accroissement en pourcentage est inférieur à celui du volume de marchandises (7,4%), ce qui indique que ces dernières ont été transportées sur des itinéraires plus courts. Le fait est, par exemple, que les Etats-Unis ont accru leurs importations de charbon en provenance d'Amérique latine et que les exportations de vrac supplémentaires de la Chine sont allées vers d'autres pays d'Asie. Par contre, les autres marchandises solides (vracs de moindre importance et trafics de ligne) ont été transportées en moyenne sur des distances plus longues en 2000.

Chapitre II

STRUCTURE ET RÉGIME DE PROPRIÉTÉ DE LA FLOTTE MONDIALE

Le présent chapitre analyse la dynamique de l'offre dans l'industrie maritime mondiale. On y trouvera des données et des informations générales sur la structure et le régime de propriété de la flotte mondiale. Il fournit également une vue d'ensemble des livraisons et des démolitions de navires, du tonnage en commande, des prix des navires neufs et du marché des navires d'occasion.

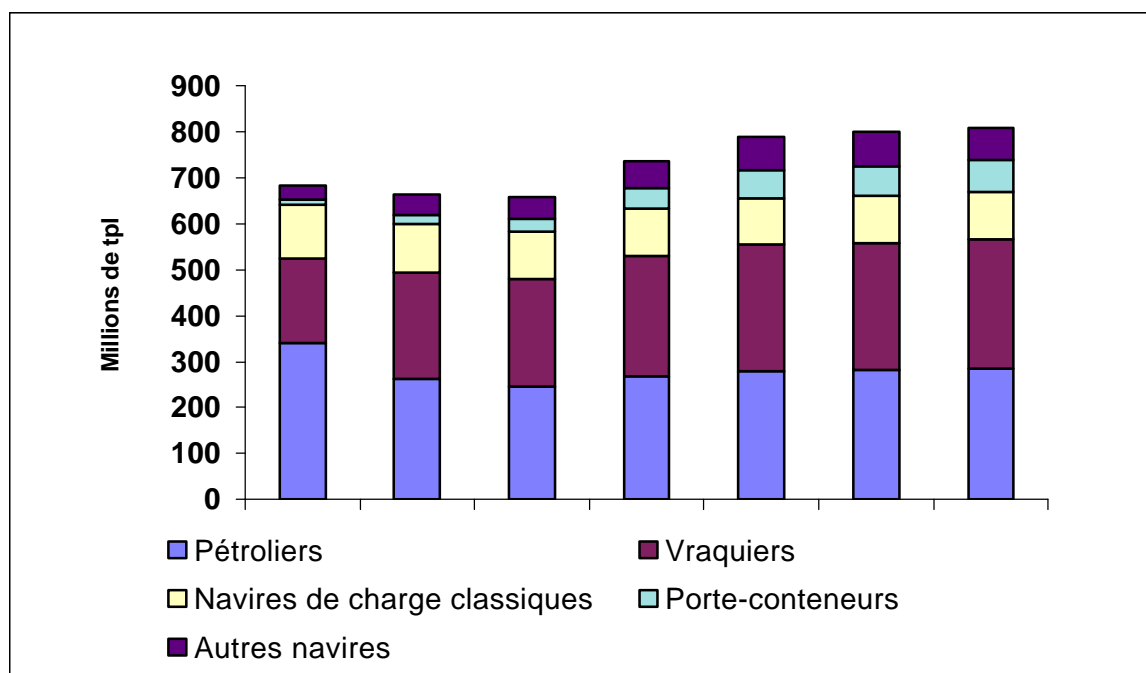
A. STRUCTURE DE LA FLOTTE MONDIALE

Principaux types de navires

40. Le graphique 4 et le tableau 6 contiennent des séries chronologiques comparatives sur la flotte mondiale pour 1999, 2000 et 2001. Au 1^{er} janvier 2001, la capacité totale de la flotte marchande mondiale s'élevait à 808,4 millions de tonnes de port en lourd (tpl), chiffre supérieur de 1,2% à celui de 2000, année où la flotte mondiale avait augmenté de 1,3% par rapport à l'année précédente. Les livraisons de navires neufs ont représenté 44,4 millions de tpl, tandis que les démolitions se sont montées à 22,2 millions de tpl. Les pertes et les désarmements de navires sont aussi venus en déduction du tonnage total, ce qui laisse un gain net de 9,4 millions de tpl en 2000 (10,3 millions de tpl en 1999).

GRAPHIQUE 4

Composition de la flotte mondiale par principaux types de navires, pour certaines années



Source: Secrétariat de la CNUCED, données fournies par Lloyd's Maritime Information Services (Londres).

TABLEAU 6

Répartition de la flotte mondiale par grandes catégories de navires, 1999-2001^a
(En milliers de tpl – chiffres au 1er janvier)

<i>Principaux types de navires</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>Variation en pourcentage 2000/2001</i>
Pétroliers	279 509	282 458	285 442	1,1
Vraquiers	35,4	35,4	35,3	
Minéraliers-vraquiers-pétroliers	275 519	276 091	281 655	2,0
Minéraliers-vraquiers	34,9	34,6	34,8	
Navires de charge classiques	17 720	16 723	11 391	-31,9
Porte-conteneurs	2,2	2,1	1,4	
Autres navires	257 799	259 368	270 264	4,2
Méthaniers	32,7	32,5	33,4	
Chimiquiers	101 259	101 481	102 653	1,2
Navires-citernes divers	12,8	12,7	12,7	
Transbordeurs et autre navires à passagers	61 147	63 637	69 216	8,8
Autres	7,8	8,0	8,6	
Total mondial	71 291	75 328	69 412	-7,9
Pétroles	9,1	9,3	8,6	
Vraquiers	16 471	17 334	18 525	6,9
Minéraliers-vraquiers-pétroliers	2,1	2,1	2,3	
Minéraliers-vraquiers	7 740	7 813	8 044	3,0
Navires de charge classiques	1,0	1,0	1,0	
Porte-conteneurs	885	849	768	-9,5
Autres navires	0,1	0,1	0,1	
Méthaniers	4 803	4 944	5 038	1,9
Chimiquiers	0,6	0,6	0,6	
Navires-citernes divers	41 392	44 388	37 037	-16,6
Transbordeurs et autres navires à passagers	5,3	5,5	4,6	
Autres	788 725	798 995	808 377	1,2
Total mondial	100,0	100,0	100,0	

Source : Secrétariat de la CNUCED, sur la base de données fournies par Lloyd's Maritime Information Services (Londres).

^a Les parts en pourcentage sont indiquées en italique.

41. Les flottes de pétroliers et de transporteurs de vrac sec ont encore augmenté en 2000, de 1,1% et 2,0% respectivement. Ces deux catégories de navires ont représenté 70,1% du tonnage total en 2000, chiffre en légère progression par rapport à l'année précédente (70,0%). La flotte de navires de charge classiques s'est accrue de 1,2% en 2000 et a constitué 12,7% de la capacité totale de la flotte mondiale. Les porte-conteneurs, dont la capacité totale a augmenté de 8,8%, soit de 5,6 millions de tpl, représentent maintenant 8,6% du tonnage de port en lourd total de la flotte mondiale. Ce taux relativement élevé témoigne de la proportion croissante de produits manufacturés échangés, qui sont généralement transportés en conteneurs. Le tonnage de port en lourd total des flottes de transporteurs de gaz liquéfié (transporteurs de GNL et de GPL principalement) et de transbordeurs/navires à passagers a été en progression constante.

Flotte mondiale de porte-conteneurs

42. La flotte mondiale de porte-conteneurs cellulaires intégraux s'est encore sensiblement accrue en 2000, tant en nombre d'unités qu'en capacité EVP, pour s'établir à 2 595 navires d'une capacité totale de 4 734 079 EVP début 2001, représentant un accroissement de 6,6% du nombre de navires et de 10,1% de la capacité EVP par rapport à l'année précédente (voir tableau 7). La taille des navires a également continué à augmenter, la capacité de charge moyenne par unité passant de 1 766 EVP en 1999 à 1 824 EVP en 2000, avec la construction d'unités de plus gros tonnage dans le but de réaliser des économies d'échelle et, partant, de réduire les coûts d'exploitation. Début 2001, l'intérêt très net pour les gros porte-conteneurs ne s'était pas démenti. Les commandes pour l'année portaient au total sur 375 navires, dont 127 unités de plus de 4 000 EVP et 109 d'une capacité comprise entre 2 000 et 3 999 EVP. Les autres bâtiments se situaient, pour la plupart, dans la gamme des 1 000 à 1 999 EVP.

TABLEAU 7

**Porte-conteneurs cellulaires intégraux: répartition de la flotte mondiale et de la capacité (exprimée en EVP)
par groupes de pays, en 1999, 2000 et 2001**
(Chiffres au 1er janvier)

<i>Pavillon d'immatriculation, par groupes de pays</i>	<i>Nombre de navires</i>			<i>Capacité en EVP et part en pourcentage</i>		
	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>2001</i>
Total mondial	2 365	2 433	2 595	4 061 653	4 297 874	4 734 079
			<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>
Pays développés à économie de marché	728	693	724	1 561 060	1 530 655	1 665 709
			<i>27,9</i>	<i>38,4</i>	<i>35,6</i>	<i>35,2</i>
Principaux pays de libre immatriculation	887	944	1 003	1 545 818	1 698 576	1 919 117
			<i>38,7</i>	<i>38,1</i>	<i>39,5</i>	<i>40,5</i>
Total : pays développés à économie de marché et principaux pays de libre immatriculation	1 615	1 637	1 727	3 106 878	3 229 231	3 584 826
			<i>66,6</i>	<i>76,5</i>	<i>75,1</i>	<i>75,7</i>
Pays d'Europe centrale et orientale, y compris l'ex-URSS	35	34	32	26 331	26 699	25 457
			<i>1,2</i>	<i>0,6</i>	<i>0,6</i>	<i>0,5</i>
Pays socialistes d'Asie	90	89	106	94 863	96 450	105 344
			<i>4,1</i>	<i>2,3</i>	<i>2,2</i>	<i>2,2</i>
Pays en développement	542	587	644	691 328	803 135	883 883
			<i>24,8</i>	<i>17,0</i>	<i>18,7</i>	<i>18,7</i>
<i>dont :</i>						
Afrique	10	10	11	110 265	10 719	10 841
			<i>0,4</i>	<i>0,3</i>	<i>0,2</i>	<i>0,2</i>
Amériques	162	192	214	157 836	214 153	253 822
			<i>8,2</i>	<i>3,9</i>	<i>5,0</i>	<i>5,4</i>
Asie	365	380	416	516 431	572 212	617 768
			<i>16,0</i>	<i>12,7</i>	<i>13,3</i>	<i>13,0</i>
Europe	5	5	3	6 035	6 051	1 452
			<i>0,1</i>	<i>0,1</i>	<i>0,1</i>	<i>0,0</i>
Océanie	0	0	0	0	0	0
			<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Autres pays	83	86	86	142 253	142 359	134 569
			<i>3,3</i>	<i>3,5</i>	<i>3,3</i>	<i>2,8</i>

Source : Secrétariat de la CNUCED, sur la base de données fournies par Lloyd's Maritime Information Services (Londres).

^a Les parts en pourcentage sont indiquées en italique.

Répartition par âge de la flotte marchande mondiale

43. Le tableau 8 fournit des données sur la répartition moyenne de la flotte marchande mondiale par catégories de navires et par groupes de pays et territoires. La moyenne d'âge de l'ensemble de la flotte mondiale a diminué en 2000, passant de 13,9 ans en 1999 à 14,1 ans en 2000. Au niveau des différentes catégories de navires, l'âge moyen des navires-citernes a un peu augmenté, s'établissant à 14,1 ans en 2000. Le pourcentage de navires-citernes de 15 ans et plus est passé de 47,6% en 1999 à 47,8% en 2000, par suite du ralentissement des activités de démolition enregistré cette année-là (13,5 millions de tpl contre 16,7 millions de tpl en 1999). La moyenne d'âge de la flotte de transporteurs de vrac sec a légèrement baissé, de 13,8 ans en 1999 à 13,2 ans. Les porte-conteneurs, dont l'âge moyen est passé de 9,7 à 10,4 ans, constituent toujours la catégorie de navires la plus jeune, la proportion de bâtiments âgés de 0 à 4 ans (33,4%) y étant plus élevée que dans toutes les autres catégories de navires.

TABLEAU 8
Répartition par âge de la flotte marchande mondiale, par catégories de navires, au 1er janvier 2001
(Pourcentage du tonnage total en tpl)

Groupe de pays	Catégorie de navires	0 à 4 ans	5 à 9 ans	10 à 14 ans	15 à 19 ans	20 ans et plus	Âge moyen (années)	
							2001 ^a	2000 ^a
Total : monde	Toutes catégories de navires	18,8	18,4	12,7	16,3	33,8	13,9	14,1
	Pétroliers	16,6	23,5	12,1	8,8	39,0	14,1	13,9
	Vraquiers	20,4	16,7	14,3	23,9	24,7	13,2	13,8
	Navires de charge classiques	11,1	10,0	10,4	19,8	48,7	17,0	17,3
	Porte-conteneurs	33,4	22,9	12,2	11,0	20,5	10,4	9,7
	Autres navires	18,1	12,7	12,4	16,1	40,7	15,0	14,9
Pays développés à économie de marché	Toutes catégories de navires	19,8	18,8	13,8	15,1	32,5	13,6	13,8
	Pétroliers	17,6	20,5	11,1	9,0	41,8	14,5	14,2
	Vraquiers	15,8	18,4	16,7	25,8	23,5	13,5	14,6
	Navires de charge classiques	17,7	16,7	12,9	18,3	34,4	14,3	14,6
	Porte-conteneurs	37,3	19,1	13,9	7,9	21,8	10,2	9,2
	Autres navires	19,8	16,1	16,9	16,7	30,4	13,6	13,9
Principaux pays de libre immatriculation	Toutes catégories de navires	19,6	19,9	12,9	16,1	31,5	13,5	13,7
	Pétroliers	14,6	27,6	12,3	7,5	38,1	13,9	13,8
	Vraquiers	22,8	15,3	14,7	24,1	23,2	12,8	13,6
	Navires de charge classiques	14,9	11,2	11,6	22,8	39,4	15,6	16,2
	Porte-conteneurs	32,2	26,0	11,7	10,7	19,4	10,2	9,6
	Autres navires	21,1	11,7	9,0	13,2	45,0	15,1	14,2
Total partiel	Toutes catégories de navires	19,7	19,6	13,2	15,8	31,8	13,5	13,7
	Pétroliers	15,6	25,1	11,9	8,0	39,4	14,1	13,9
	Vraquiers	21,2	16,0	15,1	24,5	23,2	13,0	13,9
	Navires de charge classiques	15,9	13,1	12,0	21,2	37,7	15,1	15,7
	Porte-conteneurs	34,5	22,9	12,7	9,4	20,5	10,2	9,4
	Autres navires	20,4	13,9	13,0	15,0	37,7	14,3	14,1

TABLEAU 8 (suite)

Groupe de pays	Catégorie de navires	0 à 4 ans	5 à 9 ans	10 à 14 ans	15 à 19 ans	20 ans et plus	Âge moyen (années)	
							2001 ^a	2000 ^a
Pays d'Europe centrale et orientale	Toutes catégories de navires	2,3	7,7	15,5	20,6	53,9	18,6	19,0
	Pétroliers	1,9	1,4	14,8	21,7	60,2	19,7	20,0
	Vraquiers	0,0	11,5	10,7	26,0	51,8	18,7	19,5
	Navires de charge classiques	3,0	6,7	16,7	17,4	56,3	18,7	18,9
	Porte-conteneurs	16,8	12,4	18,7	22,3	29,7	14,2	15,3
	Autres navires	2,4	9,8	19,5	19,1	49,2	17,9	18,2
Pays socialistes d'Asie	Toutes catégories de navires	5,3	14,4	7,8	15,4	57,1	18,1	18,1
	Pétroliers	3,2	23,1	14,1	8,8	50,9	16,8	16,5
	Vraquiers	7,3	17,1	5,0	15,8	54,8	17,5	17,4
	Navires de charge classiques	3,5	4,5	6,6	15,3	70,0	20,2	20,1
	Porte-conteneurs	6,0	25,0	18,4	28,2	22,4	14,1	14,5
	Autres navires	3,7	9,7	6,0	15,5	65,2	19,4	19,4
Pays en développement (sauf pays de libre immatriculation)	Toutes catégories de navires	20,0	15,8	11,3	17,7	35,2	14,1	14,2
	Pétroliers	22,6	17,7	12,2	10,9	36,5	13,6	13,3
	Vraquiers	21,5	18,3	13,8	23,8	22,7	12,7	12,9
	Navires de charge classiques	6,2	6,7	7,0	18,9	61,3	19,0	19,3
	Porte-conteneurs	37,8	23,3	6,4	12,6	19,9	10,0	9,1
	Autres navires	14,5	9,2	9,6	20,6	46,2	16,4	16,9

Source : Secrétariat de la CNUCED, sur la base de données fournies par Lloyd's Maritime Information Services (Londres).

^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.

44. Par groupes de pays, c'est encore dans les principaux pays de libre immatriculation que la moyenne d'âge des navires, toutes catégories confondues, a été la plus basse (13,5 ans en 2000 contre 13,7 ans en 1999), les navires neufs étant de plus en plus souvent immatriculés sous pavillon de libre immatriculation. Dans les pays développés à économie de marché, la moyenne d'âge de la flotte est demeurée basse, de 13,6 ans en 2000 contre 13,8 ans en 1999. Dans ce groupe de pays, l'âge moyen des porte-conteneurs a augmenté d'un an pour passer à 10,2 ans en 2000, alors qu'il était de 9,2 ans en 1999. L'âge moyen de l'ensemble des navires immatriculés dans les pays en voie de développement (à l'exclusion des principaux pays de libre immatriculation) a légèrement reculé, de 14,2 ans en 1999 à 14,1 ans en 2000. Dans ce groupe de pays, la moyenne d'âge des navires de charge classiques est pratiquement double de celle des porte-conteneurs. L'âge moyen des navires immatriculés dans les pays socialistes d'Asie est resté de 18,1 ans en 2000. Ce sont toujours les pays d'Europe centrale et orientale qui ont la flotte la plus vieille (moyenne d'âge: 18,6 ans en 2000 contre 19,0 ans en 1999), composée aux trois quarts de bâtiments construits il y a plus de 15 ans, parmi lesquels les navires-citernes constituent la classe d'âge la plus élevée (19,7 ans).

Livraison de navires neufs

45. Les activités de construction navale, exprimées en tonnes de port en lourd, ont atteint un niveau sans précédent, 44,4 millions de tpl ayant été livrés en 2000 (voir tableau 9), soit environ 10% de plus qu'en 1999. Le nombre total d'unités livrées est passé de 940 en 1999 à 1 544 en 2000. Ce chiffre élevé est essentiellement dû, une fois encore, aux livraisons de navires-citernes (21,0 millions de tpl), qui ont augmenté de 10% par rapport à celles de 1999. A noter également qu'en 2000 il a été livré davantage de gros pétroliers, dont le tonnage de port en lourd moyen a été de 134 600 tpl contre 118 600 tpl en 1999. Dans le secteur des transporteurs de vrac sec, le nombre de navires neufs a quelque peu régressé, de 195 unités en 1999 à 193 unités en 2000, mais le tonnage total est passé de 13,0 à 13,4 millions de tpl, le tonnage de port en lourd moyen par navire se maintenant à 66 000 tpl. Dans les autres secteurs, y compris ceux des navires de charge classiques et des porte-conteneurs, les constructions neuves ont augmenté tant en nombre qu'en tonnage de port en lourd, pour atteindre 1 195 unités et 10,0 millions de tpl en 2000.

TABLEAU 9

Livraisons de navires neufs, pour certaines années

Année	Pétroliers ^a		Transporteurs mixtes ^a		Transporteurs de vrac sec ^a		Autres navires ^b		Total	
	N° de navires	Millions de tpl	N° de navires	Millions de tpl	N° de navires	Millions de tpl	N° de navires	Millions de tpl	N° de navires	Millions de tpl
1980	99	7,0	4	0,4	135	4,7	548	6,2	786	18,4
1985	72	3,9	10	0,7	339	14,7	529	5,3	950	24,6
1990	81	8,7	0	0	119	9,6	523	4,4	723	22,8
1995	83	10,9	0	0	254	15,4	672	7,4	1 009	33,7
1996	98	11,6	3	0,3	268	17,5	713	8,7	1 082	38,2
1997	69	7,5	3	0,3	299	18,8	696	10,2	1 067	36,8
1998	120	12,6	0	0	217	11,6	704	11,1	1 041	35,3
1999	161	19,1	4	0,4	195	13,0	585	8,4	940	40,5
2000 ^c	156	21,0	0	0	193	13,4	1 195	10,0	1 544	44,4

Source : Secrétariat de la CNUCED, d'après des données de Fearnleys (Oslo), Review 2000.

^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 Estimations.

Démolitions

46. Les tableaux 10, 11 et 12 montrent l'évolution du tonnage, des types et de la moyenne d'âge des navires vendus à la casse. En 2000, le tonnage total vendu aux chantiers de démolition (22,2 millions de tpl) a beaucoup diminué par rapport à l'année précédente, de 27,7%. Il a représenté 2,7% du tonnage mondial total de port en lourd, contre 3,8% en 1999. Les navires-citernes ont constitué le gros du tonnage total envoyé à la casse. Les ventes de navires-citernes destinés à être démolis ont sensiblement régressé, de 19,2% à 13,5 millions de tpl, par suite de la hausse des taux fret qui a stoppé les ventes au second semestre. Le nombre d'ULCC/VLCC vendus est tombé de 35 unités en 1999 à 30 en 2000. Celui de Suezmax a également baissé, de 27 unités en 1999 à 18 en 2000, tout comme celui d'Aframax, qui a chuté de 26 à 20 unités. Dans la catégorie plus restreinte des transporteurs de brut, c'est le contraire qui s'est produit, à savoir que 51 navires ont été vendus à la ferraille en 2000 contre 25 en 1999. L'activité des ferrailleurs ayant diminué, la moyenne d'âge des navires-citernes vendus à la casse a légèrement augmenté, passant de 26,2 ans en 1999 à 26,9 ans en 2000. Les transporteurs de vrac sec vendus à la ferraille, qui représentaient 9,7 millions de tpl en 1999, en ont représenté moins de la moitié en 2000 (4,6 millions). Le nombre de vraquiers mis à la ferraille, toutes tailles confondues, a diminué. L'âge moyen de tous les transporteurs de vrac sec démolis a été de 25,9 ans en 2000, légèrement supérieur à celui noté l'année précédente. La durée de vie utile des autres types de navires est du même ordre: en 2000, les porte-conteneurs vendus aux démolisseurs avaient 25,7 ans en moyenne et les navires de charge classiques, 27,3 ans.

TABLEAU 10
Évolution des ventes à la casse, 1990 et 1996-2000

<i>Ventes à la casse</i>	<i>1990</i>	<i>1996</i>	<i>1997</i>	<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>
Tonnage vendu à la casse (millions de tpl)	16,9	18,1	14,8	25,2	30,7	22,2
Part du tonnage démolé en pourcentage de la flotte mondiale totale	2,4	2,4	1,9	3,2	3,9	2,7

Source : Secrétariat de la CNUCED, d'après des données de Fearnleys (Oslo), Review, diverses livraisons; et Lloyd's Maritime Information Services (Londres).

TABLEAU 11
Tonnage déclaré vendu à la casse, par catégories de navires, 1996-2000
(Millions de tpl et pourcentages)

<i>Catégorie de navires</i>	<i>Millions de tpl</i>					<i>Pourcentages</i>				
	<i>1996</i>	<i>1997</i>	<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>1996</i>	<i>1997</i>	<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>
Pétroliers	6,6	3,6	7,4	16,7	13,5	36,1	24,2	29,4	54,2	60,9
Transporteurs mixtes	1,9	0,4	1,4	1,1	1,0	10,3	2,9	5,7	3,7	4,3
Transporteurs de vrac sec	7,6	8,2	12,8	9,7	4,6	42,1	55,1	50,9	31,5	20,8
Autres navires	2,1	2,6	3,5	3,3	3,1	11,5	17,9	14,0	10,6	14,0
Total	18,1	14,8	25,2	30,7	22,2	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : Secrétariat de la CNUCED, d'après des données de Fearnleys (Oslo), Review, diverses livraisons.

TABLEAU 12
Age moyen des navires vendus à la casse par catégories, de 1996 à 2000^a
(Années)

<i>Année</i>	<i>Pétroliers</i>	<i>Transporteurs de vrac sec</i>	<i>Porte-conteneurs</i>	<i>Navires de charge classiques</i>
1996	26,0	24,3	26,2	27,8
1997	28,2	25,3	22,8	26,9
1998	28,2	25,2	25,5	26,7
1999	26,2	25,0	24,8	26,7
2000	26,9	25,9	25,7	27,3

Source : Secrétariat de la CNUCED, d'après des données de l'Institute of Shipping Economics and Logistics (Brême), Shipping Statistics, 2000, Nos 1 et 2.

^a Navires de 300 tjb ou plus.

B. PROPRIÉTÉ DE LA FLOTTE MONDIALE

Répartition du tonnage mondial par groupes de pays

47. La flotte mondiale a poursuivi son expansion en 2000: elle s'est accrue de 1,2% pour atteindre au total 808,4 millions de tpl (voir tableau 13 et graphique 5). Le tonnage détenu par les pays développés à économie de marché a peu augmenté, de 0,2 million de, s'établissant de ce fait à 203,4 millions de tpl.

TABLEAU 13
Répartition du tonnage mondial (exprimé en tpl) par groupes de pays d'immatriculation, 1980, 1990, 1999, 2000 et 2001^a
(Chiffres au 1er janvier)

Pavillon d'immatriculation par groupe de pays	Tonnage et part en pourcentage ^b en millions de tpl				
	1980 ^c	1990 ^d	1999	2000	2001
Total mondial	682,8	658,4	788,7	799,0	808,4
	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>
Pays développés à économie de marché	350,1	219,0	202,6	203,2	203,4
	<i>51,3</i>	<i>33,3</i>	<i>25,7</i>	<i>25,4</i>	<i>25,2</i>
Principaux pays de libre immatriculation	212,6	224,6	376,8	384,7	392,2
	<i>31,1</i>	<i>34,1</i>	<i>47,8</i>	<i>48,1</i>	<i>48,5</i>
Pays d'Europe centrale et Orientale, y compris l'ex-URSS	37,8	44,3	20,7	18,3	16,3
	<i>5,5</i>	<i>6,7</i>	<i>2,6</i>	<i>2,3</i>	<i>2,0</i>
Pays socialistes d'Asie	10,9	22,1	26,0	25,8	26,1
	<i>1,6</i>	<i>3,4</i>	<i>3,3</i>	<i>3,2</i>	<i>3,2</i>
Pays en développement	68,4	139,7	150,8	153,6	157,0
	<i>10,0</i>	<i>21,2</i>	<i>19,1</i>	<i>19,2</i>	<i>19,4</i>
<i>dont:</i>					
Afrique	7,2	7,3	6,3	6,1	6,0
Amérique	21,8	25,5	34,5	33,9	34,1
Asie	39,1	89,5	108,5	112,2	115,7
Europe	0,2	13,8	1,3	1,2	1,0
Océanie	0,1	3,6	0,2	0,2	0,2
Autres pays	3,0	8,7	11,8	13,4	13,4
	<i>0,4</i>	<i>1,3</i>	<i>1,5</i>	<i>1,7</i>	<i>1,7</i>

Source : Secrétariat de la CNUCED, sur la base de données fournies par Lloyd's Maritime Information Services (Londres).

^a Non compris la flotte de réserve des États-Unis et les flottes américaine et canadienne des Grands Lacs, qui représentaient respectivement 4,3, 1,9 et 1,8 millions de tpl en 2000.

^b Les parts en pourcentage sont indiquées en italique.

^c Chiffres au 1er juillet.

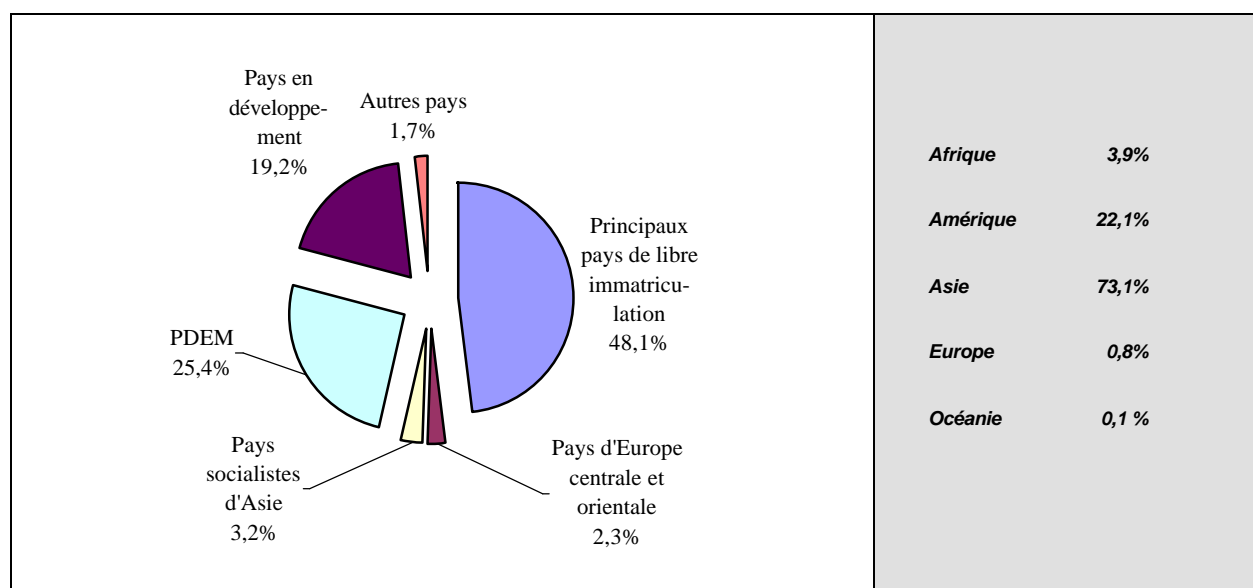
^d Chiffres au 31 décembre.

Les principaux pays de libre immatriculation ont accru notablement leur tonnage, de 7,5 millions de tpl (+1,9%), le portant au niveau sans précédent de 392,2 millions de tpl. Environ les deux tiers de cette flotte contrôlée appartiennent à des pays développés à économie de marché; le reste est détenu par des pays en développement. La part de ces derniers a continué à s'accroître. En 2000, le tonnage immatriculé dans les pays en développement a sensiblement augmenté, de 3,4 millions de tpl (+2,2%) à 157,0 millions de tpl. Cet accroissement est dû aux investissements effectués par les armateurs dans des pays en développement d'Asie, dont les flottes se sont accrues de 3,5 millions de tpl (3,1%) à 115,7 millions de tpl, représentant

73,7% du tonnage total détenu par les pays en développement. La flotte des pays en développement d'Amérique, a augmenté de 0,2 million de tpl à 34,1 millions de tpl, tandis que celle des pays en développement d'Afrique a diminué de 0,1% à 6,0 millions de tpl. On a noté une régression infime, de 0,2 million de tpl, pour les pays en développement d'Europe. La petite flotte des pays en développement d'Océanie, quant à elle, est restée stable à 0,2 million de tpl. Les parts des pays socialistes d'Asie et des pays d'Europe centrale et orientale dans le tonnage mondial total ont évolué en sens contraire en 2000, la première augmentant de 0,3 million de tpl, la seconde, régressant de 2,0 millions de tpl.

GRAPHIQUE 5

Répartition du tonnage mondial par groupes de pays, au 1^{er} janvier 2001
(part en pourcentage du port en lourd)



Source: Secrétariat de la CNUCED, sur la base de données fournies par Lloyd's Maritime Information Services (Londres).

Répartition du tonnage mondial par catégories de navires et par groupes de pays

48. 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, 1998, 1999 et 2000. La proportion de pétroliers et de transporteurs de vrac sec dans le tonnage mondial total est restée relativement stable en 2000, comparé à 1999. La part des pétroliers a régressé, mais très peu, à 35,3%, tandis que celle des vraquiers s'est hissée à 34,8%. Des variations plus notables ont été enregistrées en ce qui concerne les navires de charge classiques, dont la part dans la flotte mondiale est tombée à 12,7%, et les porte-conteneurs, dont la part est montée à 8,6%. Les autres catégories de navires ne constituent plus que 8,6% de la flotte mondiale. Dans le secteur des pétroliers, la part des pays développés à économie de marché a un peu diminué, régressant de 30,5% en 1999 à 30,0% en 2000. Par contre, celle des pays de libre immatriculation a légèrement augmenté, passant à 50,8%, alors qu'elle avait été de 50,2% l'année d'avant. Ces très faibles fluctuations dans les deux groupes de pays témoignent néanmoins du fait que les propriétaires, en particulier dans les pays développés à économie de marché, préfèrent aujourd'hui encore immatriculer leur flotte pétrolière sous pavillon de libre immatriculation. La part des pays en développement est restée stable en 2000, à 16,1%, pourcentage en très léger recul par rapport à celui de l'année précédente. Celle des pays en développement d'Asie, aussi, est demeurée stable en 2000, à 12,9% de la flotte mondiale de navires-citernes.

TABLEAU 14

Répartition du tonnage mondial par catégories de navires et par groupes de pays, 1970, 1980, 1990
(au 1er juillet), 1998, 1999 et 2000 (au 31 décembre)^a

Année	Total en <i>tpl</i>		Pétroliers	Vraquiers ^b	Navires de charge classiques	Porte-conteneurs	Autres navires	
	En millions de <i>tpl</i>	Pourcentage du total mondial						Part en pourcentage, par catégorie de navires ^c
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	658,4	100,0	37,4	35,6	15,6	3,9	7,5
	1998	788,7	100,0	35,6	34,9	13,1	7,8	8,6
	1999	799,0	100,0	35,5	34,5	13,0	8,0	9,0
	2000	808,4	100,0	35,3	34,8	12,7	8,6	8,6
Pays développés à économie de marché	1970	211,9	65,0	63,9	69,2	65,6	99,0	61,3
	1980	350,1	51,3	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
	1998	202,6	25,4	29,8	18,1	19,6	37,1	38,7
	1999	203,2	25,4	30,5	17,0	19,2	34,6	38,6
	2000	203,4	25,2	30,0	16,9	19,6	34,4	37,6
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
	1998	376,8	47,2	51,2	53,5	37,0	38,6	35,1
	1999	384,7	48,1	50,2	54,9	37,7	39,8	36,6
	2000	392,2	48,5	50,8	55,0	36,5	40,6	38,2
Pays d'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	12,3	2,9	19,2
	1990	44,3	6,7	3,2	6,1	15,5	3,2	10,9
	1998	20,7	2,6	1,2	2,2	7,3	0,7	4,8
	1999	18,3	2,3	1,0	1,8	6,7	0,7	4,4
	2000	16,3	2,0	1,0	1,4	6,3	0,6	3,7
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
	1998	25,9	3,2	1,2	4,2	7,6	2,7	2,1
	1999	18,3	3,2	1,3	4,1	7,5	2,6	2,0
	2000	26,1	3,2	1,4	4,0	7,6	2,6	1,8
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
	1998	150,8	18,9	15,9	20,1	26,7	17,3	18,5
	1999	153,6	19,2	16,2	20,1	26,5	18,8	17,5
	2000	157,0	19,4	16,1	20,7	27,1	18,7	17,3

TABLEAU 14 (suite)

	Année	Total en tpl		Pétroliers	Vraquiers ^b	Navires de charge classiques	Porte-conteneurs	Autres navires
		En millions de tpl	Pourcentage du total mondial	Part en pourcentage, par catégorie de navires ^c				
<i>dont:</i>								
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
	1998	6,3	0,8	0,6	0,5	1,6	0,3	1,8
	1999	6,0	0,8	0,6	0,5	1,6	0,3	1,7
	2000	6,0	0,7	0,5	0,4	1,7	0,2	1,8
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
	1998	34,5	4,3	3,1	3,7	9,5	3,8	5,3
	1999	33,9	4,2	2,7	3,5	9,5	4,7	4,8
	2000	34,1	4,2	2,7	3,5	9,6	5,1	4,5
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
	1998	108,5	13,6	12,1	15,6	15,3	13,0	11,2
	1999	112,2	14,0	12,9	15,7	15,2	13,6	10,9
	2000	115,7	14,3	12,9	16,5	15,5	13,3	10,9
Europe	1970	-	-	-	-	-	-	-
	1980	0,2	-	-	-	0,1	-	-
	1990	13,8	2,1	1,4	2,8	3,2	0,6	0,4
	1998	1,3	0,2	-	0,3	0,2	0,2	-
	1999	1,2	0,2	-	0,3	0,2	0,2	-
	2000	1,0	0,1	0,0	0,3	0,2	0,0	0,0
Océanie	1970	-	-	-	-	-	-	-
	1980	0,2	-	-	-	0,1	-	-
	1990	3,6	0,5	0,2	0,9	0,8	0,3	0,3
	1998	0,2	-	-	„	0,1	„	0,1
	1999	0,2	-	-	„	0,1	„	0,1
	2000	0,2	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1
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
	1998	11,8	1,5	0,7	1,9	1,8	3,7	0,8
	1999	13,4	1,7	0,8	2,1	2,4	3,5	0,9
	2000	13,4	1,7	0,7	1,9	2,9	3,1	1,3

Source : Secrétariat de la CNUCED, sur la base de données fournies par Lloyd's Maritime Information Services (Londres). 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 Minéraliers et vraquiers, y compris les minéraliers-pétroliers et les minéraliers-vraquiers-pétroliers.

^c Pour 1970, les pourcentages ont été établis sur la base de la jauge brute.

49. Dans le secteur des transporteurs de vrac sec, la part des pays développés à économie de marché dans le tonnage mondial total a continué de régresser pour tomber à 16,9% en 2000, pourcentage représentant un tiers de celui de 1980 (52,7%). Les principaux pays de libre immatriculation ont encore accru leur part, qui est passée de 54,9% en 1999 à 55,0% en 2000. La part des pays en développement est montée à 20,7%, grâce à l'accroissement de celle des pays en développement d'Asie, qui a atteint 16,5% en 2000 (contre 15,7% en 1999). Dans les trois principaux groupes de pays, l'évolution de la flotte de navires de charge classiques a été analogue à celle de la flotte de transporteurs de vrac sec. La part des pays en développement dans le secteur des navires de charge classiques a continué d'augmenter: elle est maintenant de 27,1%, dépassant de ce fait la part de ce groupe de pays dans les cinq principales catégories de navires.

50. En 2000, les pays développés à économie de marché ont vu leur part dans le tonnage de port en lourd conteneurisé régresser légèrement, à 34,4%. Par contre, les pays de libre immatriculation ont encore accru la leur, qui est passée à 40,6% en 2000, les deux tiers de ce tonnage étant constitués de porte-conteneurs en libre immatriculation appartenant à des armateurs de pays développés à économie de marché. La part des pays en développement a un peu diminué, s'établissant à 18,7%, dont 13,3% détenus par des pays en développement d'Asie.

Structure de la flotte des principaux groupes de pays

51. Le tableau 15 fournit des données sur la structure de la flotte marchande des principaux groupes de pays au 1^{er} janvier 2001. Le tonnage en navires-citernes des pays développés à économie de marché a régressé de 0,9 million de tpl en 2000, sa part dans le tonnage total détenu par le groupe tombant de 42,6% en 1999 à 42,1% en 2000. Le tonnage en transporteurs de vrac sec s'est accru de 0,6 million de tpl, sa part passant de 23,1% en 1999 à 23,4%. La proportion de navires de charge classiques et de porte-conteneurs dans la flotte a légèrement augmenté, passant respectivement de 9,8% et 10,8% en 1999 à 9,9% et 11,7%. Les principaux pays de libre immatriculation ont beaucoup accru leur tonnage global, de 7,5 millions de tpl. Leur flotte a comporté une plus forte proportion de pétroliers et de transporteurs de vrac sec, qui globalement s'est élevée à 76,5% en 2000. Le tonnage pétrolier a augmenté de 2,6 millions de tpl, pour représenter 37,0% de la flotte du groupe en 2000 (même pourcentage qu'en 1999), tandis que celui en

TABLEAU 15

Structure de la flotte marchande des principaux groupes de pays au 1er janvier 2001 a (millions de tpl et parts en pourcentage)

	Flotte mondiale		Pays en développement à économie de marché		Pays de libre immatriculation		Pays en développement		Pays d'Europe centrale et orientale		Pays socialistes d'Asie	
	M. de tpl	%	M. de tpl	%	M. de tpl	%	M. de tpl	%	M. de tpl	%	M. de tpl	%
Ensemble de la flotte	808,4	100,0	203,4	100,0	392,2	100,0	157,0	100,0	16,3	100,0	26,1	100,0
Pétroliers	285,4	35,3	85,7	42,1	145,0	37,0	45,9	29,3	2,8	17,0	3,9	14,9
Vraquiers	281,7	34,8	47,6	23,4	155,0	39,5	58,3	37,2	4,0	24,8	11,4	43,5
Navires de charge classiques	102,7	12,7	20,2	9,9	37,5	9,6	27,8	17,7	6,5	39,8	7,8	29,8
Porte-conteneurs	69,2	8,6	23,8	11,7	28,1	7,2	12,9	8,2	0,4	2,5	1,8	6,9
Autres navires	69,4	8,6	26,1	12,8	26,5	6,8	12,0	7,6	2,6	15,9	1,3	4,9

Source : Secrétariat de la CNUCED, sur la base de données fournies par Lloyd's Maritime Information Services (Londres).

^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.

transporteurs de vrac sec s'est accru de 3,4 millions de tpl, la proportion de ces navires dans la flotte passant de 39,4% en 1999 à 39,5%. Le tonnage en navires de charge classiques a diminué de 1,6 million de tpl en 2000, ce qui a ramené à 9,6% la proportion de ces navires dans la flotte du groupe, proportion qui avait été de 10,2% en 1999. Quant à la flotte de porte-conteneurs, elle a augmenté de 2,8 millions de tpl en 2000, pour représenter 7,2% de l'ensemble de la flotte, contre 6,6% en 1999.

52. Dans les pays en développement, la répartition du tonnage fait également apparaître une proportion élevée de transporteurs de vrac sec et de pétroliers, les parts de ces catégories de navires ayant été respectivement de 37,2% et 29,3% en 2000. En chiffres absolus, les tonnages en transporteurs de vrac sec et en pétroliers de ces pays se sont établis à 58,3 et 45,9 millions de tpl, contre 47,6 et 85,7 millions de tpl dans les pays développés à économie de marché. La part des navires de charge classique dans ce groupe est passée de 27,5 millions de tpl en 1999 à 27,8 millions de tpl en 2000 et celle des porte-conteneurs, de 7,8% à 8,2%, représentant un accroissement de 0,9 million de tpl. Dans les pays d'Europe centrale et orientale, les navires de charge classiques sont relativement prépondérants; ils ont composé 39,8% de la flotte en 2000 contre 37,7% en 1999. En revanche le tonnage en porte-conteneurs est resté inchangé, à 0,4 million de tpl, représentant environ 2% de la flotte depuis le début des années 90. Les pays socialistes d'Asie disposent surtout de transporteurs de vrac sec et de navires de charge classiques. Toutefois, le tonnage en chiffre absolu et la proportion de ces catégories de navires ont augmenté en 2000, le premier passant de 11,3 millions de tpl en 1999 à 11,4 millions de tpl, la seconde passant de 43,5% en 1999 à 43,8% pour les transporteurs de vrac sec et restant stables à 7,8 millions de tpl, soit à 29,8% (30,2% en 1999) pour les navires de charge classiques. De son côté, le tonnage de porte-conteneurs s'est accru de 0,1 million de tpl à 1,8 million de tpl en chiffre absolu, soit de 6,9% (6,6% en 1999).

C. IMMATRICULATION DES NAVIRES

Les trente-cinq pays et territoires maritimes les plus importants

53. Le tableau 16 donne le classement des 35 pays et territoires maritimes les plus importants du point de vue du port en lourd. En 2000, ces 35 pays et territoires ont géré 94,8% de la flotte marchande mondiale contre 94,2% en 1999. La Roumanie, 35^{ème} pays de la liste en 1999, a été remplacée en 2000 par les Emirats arabes unis, qui ont occupé le 33^{ème} rang. La Thaïlande, avec un tonnage total de 2,5 millions de tpl, s'est classée 35^{ème} en 2000 et a représenté 0,34% de la flotte mondiale. Les cinq plus grands pays maritimes ont géré 51,7% de la flotte mondiale (contre 50,7% en 1999) et les 10 premiers pays, 69,6% (contre 67,7% en 1999).

54. Dans ces pays et territoires, la tendance à immatriculer sous pavillon étranger a persisté en 2000. Le tonnage total des navires battant pavillon étranger est passé de 431,2 millions de tpl en 1999 à 450,1 millions de tpl, représentant 63,3% de l'ensemble de la flotte des 35 pays, contre 62,5% en 1999. Ce n'est que depuis peu que les pays en développement ont pris l'habitude d'immatriculer leurs navires sous pavillon étranger. En 2000, la moitié du tonnage total des 13 pays et territoires en développement figurant dans le tableau (y compris Hong Kong (Chine) mais non compris la Province chinoise Taiwan) était immatriculée sous pavillon étranger. Il existe d'importantes différences entre les pays en développement, même s'ils tendent constamment à passer sous pavillon de libre immatriculation. Si les flottes de l'Arabie saoudite et de Hong Kong (Chine) ont été constituées à 89% et 74%, respectivement, de navires battant pavillon étranger, la République islamique d'Iran, les Philippines et le Koweït ont nettement moins usé des avantages liés à l'exploitation de navires sous pavillon étranger, qui ont représenté 1,1%, 12,4% et 7,5% de leurs flottes respectivement. Pour les pays développés à économie de marché, la part de tonnage immatriculé à l'étranger s'est établie à 69,5% en 2000.

Principaux registres de libre immatriculation

55. La proportion de navires de la flotte marchande mondiale immatriculés sur des registres étrangers a continué à augmenter quasiment au même rythme que l'année précédente. Le tableau 17 donne la répartition du tonnage des sept principaux pays de libre immatriculation par grandes catégories de navires. Le tonnage total immatriculé en 2000 s'est accru de 2,5% pour atteindre 371,3 millions de tpl, ce qui n'est

TABLEAU 16

Les 35 principaux pays et territoires maritimes au 1er janvier 2001^a

<i>Pays de domicile</i> ^b	<i>Nombre de navires</i>			<i>Tonnage de port en lourd</i>			<i>% sous pavillon étranger</i>	<i>% du total mondial</i>
	<i>Pavillon national</i> ^c	<i>Pavillon étranger</i>	<i>Total</i>	<i>Pavillon national</i> ^a	<i>Pavillon étranger</i>	<i>Total</i>		
Grèce	785	2 476	1263	43 580 418	99 526 616	143 107 034	69,55	19,09
Japon	781	2 150	933	15 224 574	83 509 376	98 733 950	84,58	13,17
Norvège	907	791	1698	27 733 152	32 307 757	60 040 909	53,81	8,01
États-Unis	508	890	1398	9 787 743	34 947 020	44 734 763	78,12	5,97
Chine	1 617	599	599	22 340 944	18 392 826	40 733 770	45,15	5,43
Hong Kong, Chine	166	385	551	9 075 158	26 626 413	35 701 571	74,58	4,76
Allemagne	467	1 640	1108	7 436 308	25 436 338	32 872 646	77,38	4,39
République de Corée	473	430	903	7 605 469	18 059 750	25 665 219	70,37	3,42
Singapour	476	280	756	12 842 391	7 789 756	20 632 147	37,76	2,75
Royaume-Uni	407	432	839	8 342 983	10 973 052	19 316 035	56,81	2,58
Province chinoise de Taiwan	162	359	521	7 205 099	11 662 034	18 867 133	61,81	2,52
Danemark	418	318	736	7 930 726	10 192 911	18 123 637	56,24	2,42
Fédération de Russie	2 190	349	349	8 566 133	7 499 800	16 065 933	46,68	2,14
Italie	502	129	631	8 712 160	4 503 500	13 215 660	34,08	1,76
Inde	358	52	410	10 328 310	1 531 518	11 859 828	12,91	1,58
Arabie saoudite	59	69	128	1 050 298	9 447 723	10 498 021	90,00	1,40
Suède	168	194	362	1 500 375	8 823 918	10 324 293	85,47	1,38
Turquie	452	103	555	7 767 491	1 062 064	8 829 555	12,03	1,18
Brésil	161	19	180	5 603 968	2 192 117	7 796 085	28,12	1,04
Iran, République islamique d'	166	2	168	7 078 901	82 087	7 160 988	1,15	0,96
Suisse	13	233	246	720 514	6 193 870	6 914 384	89,58	0,92
Malaisie	240	55	295	5 405 019	1 074 541	6 479 560	16,58	0,86
Belgique	22	136	158	131 481	6 340 580	6 472 061	97,97	0,86
Pays-Bas	568	202	770	3 589 013	2 692 015	6 281 028	42,86	0,84
France	174	91	265	3 416 126	2 124 819	5 540 945	38,35	0,74
Philippines	328	27	355	4 290 044	607 627	4 897 671	12,41	0,65
Indonésie	494	98	592	3 110 603	1 253 390	4 363 993	28,72	0,58
Canada	162	87	249	1 006 381	3 033 877	4 040 258	75,09	0,54
Espagne	100	223	323	223 088	3 608 942	3 832 030	94,18	0,51
Koweït	32	3	35	3 407 022	275 446	3 682 468	7,48	0,49
Australie	56	36	92	1 726 688	1 551 017	3 277 705	47,32	0,44
Ukraine	361	90	451	1 253 445	1 561 572	2 815 017	55,47	0,38

TABLEAU 16 (suite)

Pays de domicile ^b	Nombre de navires			Tonnage de port en lourd			% sous pavillon étranger	% du total mondial
	Pavillon national ^c	Pavillon étranger	Total	Pavillon national ^a	Pavillon étranger	Total		
Émirats arabes unis	42	138	180	479 760	2 154 759	2 634 519	81,79	0,35
Monaco	0	107	107	0	2 619 934	2 619 934	100,0	0,35
Thaïlande	218	49	267	2 066 847	478 195	2 545 042	18,79	0,34
Total (35 pays)	4868	4952	9820	2154	33714	36143	63,34	94,8
Total mondial	16 306	14 202	538	282 107 729	467 491 617	749 599 346	62,36	100,0

Source : Secrétariat de la CNUCED, sur la base de données fournies par Lloyd's Maritime Information Services (Londres).

^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, même si celui-ci est 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 classés sous la rubrique "pavillon national", sauf pour les Bermudes (classées dans le tableau 17 comme un pays de libre immatriculation).

TABLEAU 17

Répartition du tonnage des principales flottes de libre immatriculation^a au 1er janvier 2001

Pavillon	Pétroliers		Vraquiers		Navires de charge classiques		Porte-conteneurs		Autres		Total		Total au 1.1.2000	
	No	Milliers de tpl	No	Milliers de tpl	No	Milliers de tpl	No	Milliers de tpl	No	Milliers de tpl	No	Milliers de tpl	No	Milliers de tpl
Panama	441	48 112	1 279	76 231	1 374	12 859	473	14 041	801	11 708	4 368	162 951	4 353	146 393
Libéria	290	34 072	332	20 560	254	4 453	237	7 308	326	8 725	1 439	75 118	1 633	92 988
Bahamas	166	24 895	140	8 335	481	6 892	50	1 454	281	3 295	1 118	44 871	1 095	39 841
Malte	288	20 003	425	17 636	503	4 796	48	912	87	1 150	1 351	44 497	1 313	40 343
Chypre	127	6 894	420	18 137	488	4 658	113	2 544	91	1 079	1 239	33 312	1 325	32 697
Bermudes	19	4 083	28	3 699	26	316	16	459	29	564	118	9 121	111	7 860
Vanuatu	1	5	20	802	22	280	1	29	70	329	114	1 445	128	1 938
Total	1 332	138 064	2 644	145 400	3 148	34 254	938	26 747	1 685	26 850	9 747	371 315	9 958	362 060
Total au 1.1.2000	1 407	136 285	2 678	142 574	3 333	35 715	872	23 559	1 668	23 927	9 958	362 060		

Source : Secrétariat de la CNUCED, sur la base de données fournies par Lloyd's Maritime Information Services (Londres).

^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.

guère plus qu'en 1999 où il avait augmenté de 2,1% pour s'établir à 362,1 millions de tpl. Le Panama, qui a augmenté sa flotte de 16,5 millions de tpl, soit de 11,3%, en 2000, se classe toujours en tête. La flotte du Libéria a régressé de 19,2%, suite au choix d'un nouvel organisme pour tenir le registre d'immatriculation et au conflit juridique qui en a découlé. Le tonnage combiné de ces deux pays représente 64,1% du tonnage total des sept principaux pays de libre immatriculation. En 2000, Malte a sensiblement accru sa flotte, de 10,3%, la portant à 44,5 millions de tpl, tandis que le tonnage des Bahamas, en augmentation de 12,6%, est passé à 44,9 millions de tpl. L'analyse par catégorie de navires a montré que les transporteurs

de vrac sec ont constitué 39,2% du port en lourd total en 2000, contre 39,4% en 1999, suivis des pétroliers, dont la part a régressé de 37,6% en 1999 à 37,2% en 2000. Le tonnage combiné de ces deux catégories de navires représente 76,3% du port en lourd total. Les navires de charge classiques (3 148 unités) ont constitué 32,3% du nombre total de bâtiments (33,5% en 1999), l'industrie maritime ayant tendance à exploiter ces unités sous pavillon de libre immatriculation; les transporteurs de vrac sec (2 644 unités) en ont représenté 27,1%.

Nationalité des navires

56. La part détenue par des nationaux dans le tonnage immatriculé sur les registres internationaux et sur les registres de libre immatriculation est indiquée dans le tableau 18. Les données permettent de comparer le tonnage total figurant dans le registre de certains pays d'immatriculation avec le tonnage détenu par les ressortissants de ces pays et immatriculés dans ces mêmes pays. La part de tonnage aux mains de nationaux est insignifiante voire nulle dans les registres de libre immatriculation, tandis qu'elle a été de près de 85% et 99,2% dans les deux registres internationaux. Les pays qui détiennent ces registres (Norvège et Danemark) ont figuré en troisième et cinquième positions sur la liste des 35 principaux pays maritimes en 2000.

TABLEAU 18

Part du tonnage immatriculé détenue par des ressortissants du pays ou du territoire d'immatriculation dans le tonnage total des registres libres et des registres internationaux les plus importants au 1er janvier 2001

(Milliers de tpl)

<i>Pays ou territoire d'immatriculation</i>	<i>Tonnage total immatriculé dans le pays</i>	<i>Tonnage immatriculé dans le pays et détenu par des nationaux</i>	<i>Part du tonnage détenu par des nationaux dans le tonnage total immatriculé (%)</i>
Panama	162 321	0	0,0
Libéria	75 156	0	0,0
Bahamas	44 871	226	0,5
Malte	44 497	48	0,1
Chypre	33 312	792	2,4
Norvège (RIN)	28 062	23 842	85,0
Bermudes	9 122	0	0,0
Danemark (RID)	7 617	7 559	99,2
Vanuatu	1 444	0	0,0

Source : Secrétariat de la CNUCED, sur la base de données fournies par Lloyd's Maritime Information Services (Londres).

57. La véritable nationalité des navires immatriculés dans les sept principaux pays de libre immatriculation est analysée au tableau 19. En 2000, les 22 pays ou territoires mentionnés ont représenté 92,3% du tonnage global des sept grandes flottes de libre immatriculation. Ce pourcentage est légèrement supérieur à celui de 1999. Cependant, la Finlande, qui venait en vingt-cinquième position en 1999, a été remplacée par l'Australie. La propriété est concentrée dans 10 pays ou territoires qui ont contrôlé 80,6% du port en lourd des navires immatriculés dans les sept principaux pays de libre immatriculation, contre 78,5% précédemment. Les cinq pays ou territoires en tête du classement en ont contrôlé 63,1% (contre 60,6% en 1999). En 2000, la Grèce a occupé la première place pour la septième année consécutive, s'adjugeant la part la plus importante (24,3%) des sept principales flottes de libre immatriculation et détenant aussi la plus grosse proportion des navires battant pavillon étranger, soit 99,5 millions de tpl ou 19,7% du tonnage mondial total naviguant sous pavillon étranger. Le Japon s'est inscrit en deuxième position, avec 83,5 millions de tpl ou 16,5% du tonnage total. Les deux pays réunis ont représenté 36,2% du tonnage mondial total sous pavillon étranger.

TABLEAU 19

Nationalité effective des principales flottes de libre immatriculation au 1er janvier 2001

Pays ou territoire de domicile	Panama			Libéria			Bahamas			Malte			Chypre			Bermudes			Vanuatu			Total partiel			Total de la flotte sous pavillon étranger	
	N° de navires	Milliers de tpl	%	N° de navires	Milliers de tpl	%	N° de navires	Milliers de tpl	%	N° de navires	Milliers de tpl	%	N° de navires	Milliers de tpl	%	N° de navires	Milliers de tpl	%	N° de navires	Milliers de tpl	%	N° de navires	Milliers de tpl	%	N° de navires	Milliers de tpl
Grèce	545	19 076	11,7	154	10 928	14,5	174	8 549	19,1	638	27 800	62,5	656	23 753	71,3	1	95	1,0	1	70	4,8	2 169	90 271	24,3	2 476	99 527
Japon	1 705	69 311	42,5	126	5 274	7,0	32	664	1,5	3	435	1,0	22	294	0,9	0	0	0,0	26	640	44,3	1 914	76 618	20,6	2 150	83 509
Norvège	100	4 536	2,8	124	6 136	8,2	236	9 838	21,9	70	3 989	9,0	35	313	0,9	3	41	0,4	0	0	0,0	568	24 853	6,7	1 361	56 150
Etats-Unis	138	2 961	1,8	143	6 579	8,8	181	10 961	24,4	9	579	1,3	5	28	0,1	18	575	6,3	51	161	11,1	545	21 844	5,9	890	34 947
Hong Kong, (Chine)	207	16 405	10,1	42	2 358	3,1	8	792	1,8	9	649	1,5	2	37	0,1	6	635	7,0	1	49	3,4	275	20 925	5,6	385	26 627
République de Corée	344	16 092	9,9	10	1 304	1,7	0	0	0,0	3	25	0,1	4	115	0,3	0	0	0,0	0	0	0,0	361	17 536	4,7	430	18 060
Allemagne	27	572	0,4	391	11 787	15,7	15	105	0,2	45	681	1,5	214	3 672	11,0	2	76	0,8	0	0	0,0	694	16 893	4,5	1 640	25 437
Chine	254	9 008	5,5	60	2 988	4,0	0	0	0,0	14	336	0,8	16	216	0,6	0	0	0,0	0	0	0,0	344	12 548	3,4	599	18 393
Danemark	16	326	0,2	9	189	0,3	39	398	0,9	7	25	0,1	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	71	938	0,3	708	17 774
Royaume-Uni	55	601	0,4	28	894	1,2	126	1 685	3,8	2	74	0,2	6	42	0,1	40	3 689	40,4	0	0	0,0	257	6 985	1,9	521	16 550
Province chinoise de Taiwan	287	8 348	5,1	20	957	1,3	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	307	9 305	2,5	359	11 662
Arabie saoudite	8	167	0,1	22	6 631	8,8	10	2 215	4,9	0	0	0,0	0	0	0,0	4	47	0,5	0	0	0,0	44	9 060	2,4	69	9 448
Suède	6	630	0,4	15	1 356	1,8	22	1 052	2,3	0	0	0,0	0	0	0,0	13	2 947	32,3	0	0	0,0	56	5 985	1,6	194	8 824
Singapour	83	2 041	1,3	30	2 944	3,9	10	642	1,4	0	0	0,0	1	30	0,1	0	0	0,0	0	0	0,0	124	5 657	1,5	280	7 790
Fédération de Russie	16	73	0,0	67	4 524	6,0	5	11	0,0	98	953	2,1	84	1 535	4,6	0	0	0,0	0	0	0,0	270	7 096	1,9	349	7 500
Belgique	4	545	0,3	6	1 043	1,4	15	685	1,5	2	53	0,1	4	65	0,2	0	0	0,0	0	0	0,0	31	2 391	0,6	136	6 341
Suisse	92	2 626	1,6	17	723	1,0	6	414	0,9	62	1 549	3,5	4	53	0,2	0	0	0,0	0	0	0,0	181	5 365	1,4	233	6 194
France	4	401	0,2	0	0	0,0	22	401	0,9	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	26	802	0,2	168	5 095
Italie	11	252	0,2	10	712	0,9	13	649	1,4	48	1 480	3,3	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	82	3 093	0,8	129	4 504
Espagne	50	347	0,2	1	94	0,1	8	827	1,8	0	0	0,0	9	142	0,4	0	0	0,0	0	0	0,0	68	1 410	0,4	223	3 609
Monaco	12	433	0,3	13	611	0,8	37	691	1,5	18	416	0,9	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	80	2 151	0,6	70	1 928
Australie	8	473	0,3	3	496	0,7	0	0	0,0	0	0	0,0	0	0	0,0	2	134	1,5	0	0	0,0	13	1 103	0,3	36	1 551
Total partiel	3 972	155 224	95,3	1 291	68 528	91,2	959	40 579	90,4	1 028	39 044	87,7	1 062	30 295	90,9	89	8 239	90,3	79	920	63,7	8 480	342 829	92,3	13 406	471 420
Autres pays ou territoires	396	7 727	4,7	148	6 590	8,8	159	4 292	9,6	323	5 453	12,3	177	3 017	9,1	29	882	9,7	35	525	36,3	1 267	28 486	7,7	1 115	34 162
Total	4 368	162 951	100,0	1 439	75 118	100,0	1 118	44 871	100,0	1 351	44 497	100,0	1 239	33 312	100,0	118	9 121	100,0	114	1 445	100,0	9 747	371 315	100,0	14 521	505 582

Source : Secrétariat de la CNUCED, sur la base de données fournies par Lloyd's Maritime Information Services (Londres).

D. CONSTRUCTION NAVALE ET MARCHÉ DE L'OCCASION

Commandes de navires neufs

58. En 2000, les chantiers navals ont enregistré, pour les six principales catégories de navires, des commandes atteignant au total 80,1 millions de tpl, ce qui représente un accroissement de 61,5% par rapport à 1999 (voir tableau 20). Dans le secteur des pétroliers, l'optimisme a prévalu, 447 bâtiments, soit au total 41,8 tpl, ayant été commandés en 2000 contre 206, soit 16,8 millions de tpl, en 1999. Les commandes de transporteurs de vrac sec neufs ont porté sur 355 unités (0,5 million de tpl), restant ainsi quasiment du même ordre qu'en 1999.

59. Les commandes de porte-conteneurs ont encore augmenté de façon significative, faisant plus que doubler pour atteindre 375 unités (14,9 millions de tpl) en 2000, contre 170 unités (7,2 millions de tpl) en 1999. Ces tonnages continuent de refléter la faveur dont jouissent depuis quelque temps les porte-conteneurs post-Panamax. Les commandes de navires de charge classiques ont pratiquement doublé en 2000, passant de 162 unités (1,3 million de tpl en 1999) à 255 unités (2,5 millions de tpl) en 2000. Par ailleurs, les commandes de transbordeurs ont augmenté de 20 unités pour se chiffrer au total à 136 unités, mais le tonnage est tombé de 348 000 tpl en 1999 à 308 000 tpl en 2000.

Tonnage en commande

60. Le tableau 21 indique le tonnage mondial en commande, par groupes de pays d'immatriculation et par grandes catégories de navires. Début 2001, le volume des commandes au niveau mondial s'établissait à 100,5 millions de tpl, chiffre représentant une progression notable, de 20,3%, par rapport à l'année précédente. Le tonnage en commande dans les pays développés à économie de marché s'élevait à 36,8 millions de tpl représentant 36,6% du tonnage mondial en commande, alors qu'il était de 26,6 millions de tpl (31,8%) début 2000. Toujours début 2001, les principaux pays de libre immatriculation avaient en commande 48,1 millions de tpl, tonnage correspondant à 47,8% du tonnage mondial, contre 41,4 millions de tpl (49,5%) au début de l'année d'avant. La part des pays d'Europe centrale et orientale a continué de décroître en 2000 pour tomber à 0,5 million de tpl (0,5% du total mondial en commande). En revanche, celle des pays socialistes d'Asie a plus que doublé, atteignant 5,4 millions de tpl (5,4% du total mondial) à la fin de l'année contre 2,1 millions de tpl (2,5%) fin 1999.

61. Début 2001, le tonnage des pays en développement a fortement régressé, à 8,6 millions de tpl (8,6% du tonnage mondial total en commande), alors qu'il était de 10,5 millions de tpl (12,6%) en 2000. Celui des pays en développement d'Asie, qui a représenté 88,1% du tonnage total en commande des pays en développement, a nettement baissé, de 1,8 million de tpl à 7,6 millions de tpl. Les commandes africaines de constructions neuves ont aussi diminué, pour tomber à 97 000 tpl, tandis que celles de pays en développement des Amériques sont restées pratiquement inchangées, à 916 000 tpl.

62. En 2000, les commandes de pétroliers ont progressé de 9,1% à 40,3 millions de tpl, représentant 40,0% du total mondial en commande. Celles des pays en développement se sont chiffrées à 5,2 millions de tpl (12,9% du total), sur lesquels celles des pays en développement d'Asie ont représenté 4,9 millions, soit 93,6% du tonnage total commandé par les pays en développement. Début 2001, les commandes de transporteurs de vrac sec ont sensiblement augmenté, de 27,2% à 31,2 millions de tpl, équivalant à 31,0% du total mondial en commande. Les parts des pays développés à économie de marché et des principaux pays de libre immatriculation dans le tonnage en commande de cette catégorie de navires ont été respectivement de 22,6% et 62,6% et, combinées, de plus de 85%. Le tonnage de porte-conteneurs en commande a lui aussi fortement augmenté en 2000, de 62,0% à 16,1 millions de tpl à la fin de l'année, représentant 16,0% du total mondial en commande. Dans les pays développés comme dans les principaux pays de libre immatriculation, les commandes de porte-conteneurs ont dépassé 40% du tonnage total commandé. Celles des pays en développement sont passées de 1,0 million de tpl fin 2000 à 1,3 million de tpl début 2001, chiffre correspondant à 8% du total mondial. Les pays en développement d'Asie avaient en commande 1,2 million de tpl, c'est-à-dire 95,1% du total des commandes des pays en développement.

TABLEAU 20

Commandes de navires neufs dans les principales catégories de navires^a, 1990-2000 et 2001
(Nombre de navires et milliers de tpl)

Année	Pétroliers		Vraquiers		Transporteurs mixtes		Navires de charge classiques		Porte-conteneurs		Navires à passagers/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
1990	338	25 876	93	3 640	24	2 726	310	2 090	124	3 073	93	119	982	37 524
1991	308	19 871	148	11 836	4	322	167	877	66	1 796	84	90	777	34 793
1992	206	10 050	126	7 261	0	0	225	1 402	127	3 227	114	91	798	22 031
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														
Janvier	17	1 337	33	2 095	-	-	16	84	18	964	20	20	104	4 440
Février	12	786	36	2 983	-	-	17	130	35	2 128	7	18	107	6 167
Mars	33	2 366	29	1 110	-	-	10	64	19	930	6	7	97	4 477
Avril	36	2 746	28	1 320	-	-	8	164	14	748	7	27	93	5 005
Mai	33	4 031	26	1 229	-	-	3	40	27	1 168	3	25	92	6 493
Juin	56	6 047	34	1 891	-	-	22	301	46	1 892	10	22	168	10 120
Juillet	43	4 081	45	2 647	-	-	25	198	36	1 582	15	22	164	8 707
Août	43	3 992	21	1 349	-	-	11	128	26	685	6	35	107	6 291
Septembre	31	2 983	10	587	-	-	15	195	42	1 260	13	33	111	5 058
Octobre	34	3 863	37	2 577	-	-	39	325	28	1 126	20	17	158	7 908
Novembre	49	3 171	13	529	-	-	20	175	19	832	2	12	103	4 719
Décembre	59	6 462	32	1 764	-	-	69	730	63	1 710	27	70	250	10 736
Total 2000	446	41 865	344	20 081	-	-	255	2 534	373	15 025	136	308	1 554	80 121
2001														
Janvier	40	2 878	16	430	-	-	9	131	29	890	4	2	98	4 331
Février	27	2 034	4	202	-	-	5	75	15	647	1	5	52	2 963
Mars	43	2 852	3	395	-	-	6	60	19	464	7	9	81	3 780
Avril	35	2 228	22	1 281	-	-	9	92	29	1 299	7	1	102	4 901
Mai	49	4 292	6	653	-	-	8	65	14	648	10	6	87	5 667
Juin	59	3 896	16	863	-	-	8	80	17	705	12	2	112	5 546
Juillet	68	4 730	35	2 378	-	-	28	272	9	175	7	8	171	7 563

Source : Secrétariat de la CNUCED, d'après des données tirées de Shipping Statistics and Market Review, 2001, Institut d'économie et de logistique maritimes (Brême), Nos 1 et 2.

^a Navires de 300 tjb ou plus

^b Le total ne prend pas en compte les commandes de constructions neuves portant sur d'autres types de navires

TABLEAU 21
Tonnage en commande dans le monde au 1er janvier 2001
(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	100 513	40 328	31 208	3 966	16 140	8 870
Pays développés à économie de marché	36 782	16 341	7 064	1 751	6 840	4 785
Principaux pays de libre immatriculation	48 101	16 891	19 523	1 663	7 218	2 806
Pays d'Europe centrale et orientale	554	207	63	183	-	102
Pays socialistes d'Asie	5 381	1 504	2 872	112	674	218
Ensemble des pays en développement	8 565	5 197	999	176	1 266	926
<i>dont:</i>						
Afrique	97	3	82	4	-	7
Amérique	916	329	154	144	61	228
Asie	7 550	4 865	762	28	1 205	691
Europe ^a	..	..	..	..	..	..
Océanie	1	-	-	1	-	-
Autres pays	1 129	188	687	80	141	33

Source : Secrétariat de la CNUCED, sur la base de données fournies par Lloyd's Maritime Information Services (Londres).

^a Chiffres non communiqués

Prix des navires neufs et des navires d'occasion

63. Le tableau 22 indique les prix des navires neufs pour les principales catégories de navires. En 2000, les prix de quasiment tous les principaux types de navires, quelle que soit leur taille, ont sensiblement augmenté par rapport à ceux de l'année précédente. Les majorations de prix ont été beaucoup plus importantes pour les pétroliers et les vraquiers, dénotant la saturation graduelle de la capacité de construction des chantiers navals. Vers le milieu de l'année, les dates de livraison s'étiraient bien souvent jusqu'en 2003. Les chantiers de la République de Corée, qui ont procédé à des restructurations, réaménagé leur dette, réduit leurs coûts salariaux et bénéficié de taux de change favorables, ont été en mesure d'offrir des prix attractifs et ont remporté près de la moitié des commandes mondiales. Les chantiers japonais ont dû composer avec un yen surévalué et, de ce fait, ont perdu des parts de marché. Les chantiers chinois qui ont pris des mesures pour améliorer leur productivité sont restés compétitifs, encore que leurs délais de construction soient toujours plus longs que ceux d'autres chantiers navals. Les prix plus élevés des chantiers européens n'ont pas découragé les clients, du fait de la saturation des carnets de commandes asiatiques et de la suppression des subventions de l'Union européenne le 31 décembre 2000. L'analyse montre que les prix à la construction des pétroliers, quelle que soit leur taille, ont fait un bond de 10 à 14% entre 1999 et 2000. Ceux des transporteurs de vrac sec jusqu'à 74 000 tpl ont augmenté modérément en 2000, de 2 à 3% par rapport à l'année précédente, tandis que ceux des Capesize ont pris 17,6%. Les prix des porte-conteneurs cellulaires de 2 500 EVP ont baissé de 1,4%, alors que ceux des navires de charge classiques sont restés stables. Une hausse modeste de 3,4% a été constatée pour les transporteurs de GPL. D'une manière générale, les prix à la construction des navires, quel qu'en soit le type ou la taille, ont continué de s'orienter à la hausse, car la demande est restée soutenue.

TABLEAU 22
Prix moyen d'un navire neuf, pour certaines années a
(Millions de dollars)

<i>Type et taille</i>	<i>1980</i>	<i>1985</i>	<i>1990</i>	<i>1995</i>	<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>Variation en pourcentage 1999/2000</i>
Vraquiers de 30 000 a 50 000 tpl	17	11	24	24,5	18	19,5	20	2,6
Pétroliers de 32 000 a 45 000 tpl	19	18	29	33,5	25	25	28,5	14,0
Vraquiers de 70 000 a 74 000 tpl	24	14	32	29	20	22	22,5	2,3
Pétroliers de 80 000 a 105 000 tpl	28	22	42	43	33	33	41	24,2
Vraquiers de 1 20 000 tpl	32	27	45	40	37	34	40	17,6
Pétroliers de 250 000 a 280 000 tpl	75	47	90	85	70	68	76	11,8
Méthanier (GNL) de 125 000 a 138 000 m3	200	200	225	245	190	150	165	10,0
Méthanier (GPL) de 75 000 m3	77	44	78	68	58	58	60	3,4
Navires de charge classiques de 15 000 tpl	14	12	24	21	21	19	19	0,0
Porte-conteneur intégral de 2 500 EVP	-	26	52	50	42	35	34,5	-1,4

Source : Secrétariat de la CNUCED, d'après des données tirées de Lloyd's Shipping Economist (Londres), diverses livraisons.

^a A partir de 1995, les prix correspondent aux grosses unités.

64. Comme le montre le tableau 23, les prix moyens des pétroliers d'occasion ont grimpé. Les navires jugés respecter l'environnement, en particulier, se sont achetés plus cher. Le nombre de transactions portant sur des pétroliers a également augmenté: de 120 en 1999, il est passé à 185 en 2000. Les navires

TABLEAU 23
Prix des navires d'occasion de cinq ans d'âge, 1995-2000
(Au 31 décembre, en millions de dollars)

<i>Navires</i>	<i>1995</i>	<i>1996</i>	<i>1997</i>	<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>Variation en pourcentage 1999/2000</i>
Pétrolier de 40 000 tpl ^a	24	26	28	20	20	26,5	32,5
Pétroliers de 80 000 a 95 000 tpl a	31	37	37,5	25	26	39	50,0
Pétroliers de 130 000 a 150 000 tpl a	35,5	40	47	37	36	49,5	37,5
Pétroliers de 250 000 a 280 000 tpl a	55	67	70	50	50	71	42,0
Transporteurs de vrac sec de 45 000 tpl	22	18,5	18	13	15,5	15	-3,2
Transporteurs de vrac sec de 70 000 tpl	23	20,5	21	14,5	17	15,5	-8,8
Transporteurs de vrac sec de 150 000 tpl	28	26,5	30	23,5	27,5	25	-9,1

Source : Secrétariat de la CNUCED, d'après des données de Fearnleys (Oslo), Review 2000.

^a A partir de 1996, les prix correspondent aux grosses unités.

qui se sont vendus avec les majorations de prix les plus fortes ont été les Aframax. Dans le secteur des vraquiers, les prix ont beaucoup fluctué au cours de l'année, mais avec une nette correction à la baisse par rapport aux prix élevés qui avaient prévalu en 1999. En dépit du fléchissement des prix, les Capesize ont fait l'objet d'un plus grand nombre de transactions: 20 unités ont changé de mains au cours de l'année. Une moins grande activité a été enregistrée dans le secteur des Panamax, où seuls 70 unités ont été vendues (30 de moins qu'en 1999) et dans celui des Handysize où l'on a noté 180 transactions (45 de moins qu'en 1999).

Chapitre III

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.

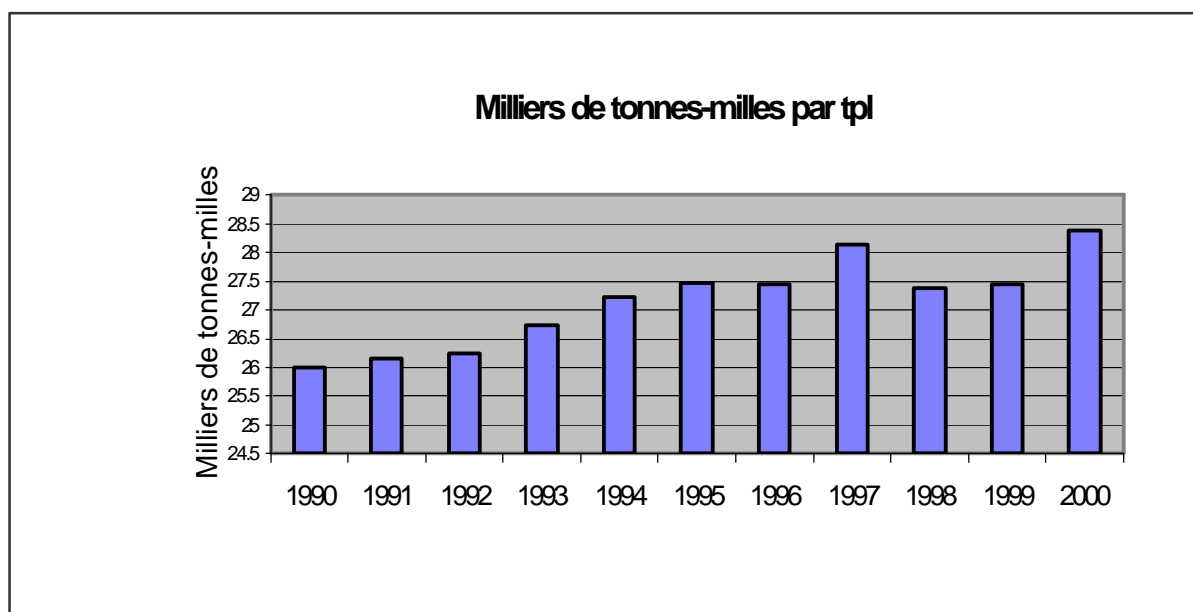
A. PRODUCTIVITÉ OPÉRATIONNELLE

Estimation du tonnage transporté et du nombre de tonnes-milles par tpl

65. Les principaux indicateurs de la productivité opérationnelle de la flotte mondiale sont donnés au graphique 6 et au tableau 24. Le nombre de tonnes de marchandises transportées par tonne de port en lourd (tpl) est resté à peu près le même en 2000 que les deux années précédentes (7,19), tandis que le nombre de tonnes-milles par tonne de port en lourd a augmenté (28 380). La légère amélioration de la productivité mesurée en tonnes transportées par tpl tient au fait que le volume de fret transporté s'est accru plus rapidement que ne l'a fait la flotte. L'amélioration de la productivité mesurée en tonnes-milles par tpl découle de la reprise du trafic maritime, après le relâchement des deux années précédentes.

GRAPHIQUE 6

Indice de productivité de la flotte mondiale: nombre de tonnes-milles par tpl, 1990–2000



Source : Calculs de la CNUCED.

TABLEAU 24

Tonnage transporté et nombre de tonnes-milles par tpl de la flotte mondiale totale, 1990–2000

<i>Année</i>	<i>Flotte mondiale (millions de tpl)</i>	<i>Tonnage total transporté (millions de tonnes)</i>	<i>Nombre total de tonnes-milles (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	6,09	26,00
1991	683,5	4 120	17 873	6,03	26,15
1992	694,7	4 220	18 235	6,07	26,25
1993	710,6	4 330	18 854	6,09	26,53
1994	719,8	4 485	19 461	6,23	27,04
1995	734,9	4 651	20 188	6,33	27,47
1996	758,2	4 758	20 810	6,28	27,45
1997	775,9	4 953	21 825	6,38	28,13
1998	788,7	5 648	21 588	7,16	27,37
1999	799,0	5 688	21 928	7,12	27,44
2000	808,4	5 811	22 940	7,19	28,38

Sources : Flotte mondiale: Lloyd's Maritime Information Services (Londres) (chiffres au 1^{er} juillet pour 1990 et au 31 décembre pour 1991 à 1999); tonnage total transporté: secrétariat de la CNUCED; tonnes-milles : Fearnleys (Oslo), *Review*, diverses livraisons. Données compilées par le secrétariat de la CNUCED.

66. Le tableau 25 fournit des données complémentaires sur la productivité opérationnelle mesurée en tonnes de marchandises transportées par tonne de port en lourd. Par rapport à 1999, celle des pétroliers a augmenté de 3,0 % en 2000 pour s'élever à 7,25 tonnes par tpl. Pour les transporteurs de vrac sec, les transporteurs mixtes et le reste de la flotte, les accroissements ont été respectivement de 4,2 %, 14,1 % et 1,7 %.

TABLEAU 25

**Productivité estimative des navires-citernes, des vraquiers, des transporteurs mixtes ^a
et du reste de la flotte ^b, pour certaines 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 ^a(millions de tonnes)</i>	<i>Tonnes par tpl du reste de la flotte</i>
1970	1 182	8,58	403	8,40	97	6,83	800	6,34
1980	1 564	4,79	396	2,85	282	5,83	1 406	8,33
1990	1 427	5,96	667	3,29	203	6,28	1 680	9,13
1998	1 985	7,10	1 137	4,41	130	7,34	2 379	10,18
1999	1 988	7,04	1 162	4,48	131	7,83	2 402	9,99
2000	2 070	7,25	1 262	4,67	102	8,94	2 451	10,16

Source : Secrétariat de la CNUCED, d'après des données de Fearnleys (Oslo), *Review*, *World Bulk Trades* et *World Bulk Fleet*, diverses livraisons, et d'autres revues spécialisées.

^a Pétroliers, vraquiers et transporteurs mixtes indiqués au tableau 6.

^b Par flotte résiduelle, on entend les navires de charge classiques, les porte-conteneurs et les autres navires indiqués au tableau 6.

67. Le tableau 26 donne une idée de la productivité en tonnes-milles par tpl des transporteurs de vrac sec, des transporteurs mixtes et du reste de la flotte. La productivité des pétroliers ainsi mesurée a continué à progresser en 2000, augmentant de 4,3 % pour atteindre 35,41 tonnes-milles par tpl. Pour les transporteurs de vrac sec, les transporteurs mixtes et le reste de la flotte, les accroissements ont été respectivement de 2,9 %, 7,6 % et 3,1 % à 24,00, 34,91 et 24,97 tonnes-milles par tpl.

TABLEAU 26

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

<i>Année</i>	<i>Chargements de pétrole transportés par des navires-citernes de plus de 50 000 tpl (milliards de tonnes-milles)</i>	<i>Tonnes-milles par tpl de navire-citerne</i>	<i>Chargements de vrac sec transportés par des vraquiers de plus de 18 000 tpl (milliards de tonnes-milles)</i>	<i>Tonnes-milles par tpl de vraquier</i>	<i>Chargements de pétrole et de vrac sec transportés par des transporteurs mixtes (milliards de tonnes-milles)</i>	<i>Tonnes-milles par tpl de transporteur mixte</i>	<i>Chargements transportés par le reste de la flotte (milliards de tonnes-milles)</i>	<i>Tonnes-milles par tpl du reste de la flotte</i>
1970	6 039	43,82	1 891	39,40	745	52,46	1 979	15,69
1980	9 007	27,56	2 009	14,47	1 569	32,43	4 192	24,83
1990	7 376	30,81	3 804	18,77	1 164	36,04	4 777	25,96
1998	9 465	33,86	5 988	23,23	535	30,24	5 600	23,97
1999	9 586	33,94	6 048	23,31	542	32,44	5 753	23,93
2000	10 107	35,41	6 484	24,00	398	34,91	5 951	24,67

Source : Secrétariat de la CNUCED, d'après des données de Fearnleys (Oslo), *Review, World Bulk Trades* et *World Bulk Fleet*, diverses livraisons, et d'autres revues spécialisées.

^a Voir les notes figurant au bas du tableau 25

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

Excédent de tonnage

68. Le tableau 27 fournit quelques données succinctes sur le rapport entre l'offre et la demande de tonnage pour la période 1995-2000. En 2000, l'excédent de tonnage total a continué à se résorber: il a régressé de 5,3 millions de tpl à 18,4 millions de tpl, son plus bas niveau, représentant 2,3 % de la flotte marchande contre 3,0 % en 1999. Cette amélioration est attribuable en grande partie à l'accroissement constant du volume de fret, en particulier depuis 1998 (voir tableau 24), volume qui a atteint 5,6 milliards de tonnes, quand l'excédent de tonnage était de 3,1 %.

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

69. En 2000, l'offre de tonnage dans le secteur des pétroliers a régressé de 4,3 millions de tpl à 279,4 millions de tpl, les livraisons de navires neufs ayant été inférieures au tonnage envoyé à la ferraille ou perdu (voir tableau 28 et graphique 7). Cette régression, conjuguée à l'accroissement des chargements, a ramené la capacité excédentaire à 13,5 millions de tpl, soit à 4,8 % de la flotte mondiale de navires-citernes. En 2000, l'offre globale dans le secteur des transporteurs de vrac sec a augmenté assez peu, de 2,0 millions de tpl à 247,7 millions de tpl. Le formidable accroissement des chargements des principales cargaisons sèches, mentionné au chapitre I, a contribué à ramener le surtonnage à la moitié de celui de l'année d'avant, soit à 3,8 millions de tpl seulement, équivalant à 1,5 % de la flotte de transporteurs de vrac sec. Dans le secteur des navires de charge classiques, la capacité excédentaire a été réduite en 2000, l'offre n'excédant la demande que de 1,1 million de tpl (1,8 % de la flotte de cette catégorie de navires). Dans

celui des transporteurs d'unités de charge, 7,5 millions de tpl en porte-conteneurs sont venus s'ajouter à la flotte en 2000, ce qui a porté la capacité excédentaire à 83,6 millions de tpl. Comme les années précédentes, c'est l'expansion des services de ligne qui a permis d'absorber ce tonnage et, partant, d'exploiter la totalité de la flotte mondiale de transporteurs d'unités de charge.

TABLEAU 27
Surtonnage de la flotte marchande mondiale, 1990 et 1995–2000
(Chiffres au 31 décembre)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
	<i>Millions de tpl</i>					
Flotte marchande mondiale	734,9	758,2	775,9	788,7	799,0	808,4
Excédent de tonnage ^a	50,8	48,8	29,0	24,7	23,7	18,4
Flotte en service ^b	684,1	709,4	746,9	764,0	775,3	790,0
	<i>Pourcentages</i>					
Part de l'excédent de tonnage dans le total de la flotte marchande mondiale	6,9	6,4	3,7	3,1	3,0	2,3

Sources : Secrétariat de la CNUCED, sur la base de données fournies par Lloyd's Maritime Information Services (Londres); et *Lloyd's Shipping Economist* (Londres), diverses livraisons.

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

^b Flotte mondiale moins tonnage excédentaire.

TABLEAU 28
Analyse du surtonnage par grandes catégories de navires, 1995–2000^a
(chiffres annuels moyens en millions de tpl)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000 ^d
Flotte mondiale de navires-citernes	277,0	285,1	290,6	291,0	281,8	279,4
Surtonnage ^b	28,8	28,8	17,0	17,3	14,0	13,5
Part du surtonnage (en pourcentage)	10,4	10,1	5,8	5,9	5,0	4,8
Flotte mondiale de transporteurs de vrac sec	252,9	257,2	260,9	257,1	245,7	247,7
Surtonnage ^b	17,9	17,2	10,3	5,8	7,9	3,8
Part du surtonnage (en pourcentage)	7,1	6,7	3,9	2,3	3,2	1,5
Flotte mondiale de navires de charge classiques	62,0	62,7	62,0	60,5	59,9	59,3
Surtonnage	2,0	1,4	1,7	1,6	1,8	1,1
Part du surtonnage (en pourcentage)	3,2	2,2	2,7	2,6	3,0	1,8
Flotte mondiale de transporteurs d'unités de charge ^c	53,4	59,3	65,7	73,1	76,1	83,6
Surtonnage	0,7	0	0	0	0	0
Part du surtonnage (en pourcentage) ^c	1,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Source : Secrétariat de la CNUCED, d'après des données tirées de *Lloyd's Shipping Economist* (Londres).

^a Dans le présent tableau, les agrégats donnés pour tous les secteurs sont les moyennes des années indiquées et diffèrent par conséquent des chiffres mondiaux figurant dans le tableau 28. Dans ce tableau, sont exclus les pétroliers et les transporteurs de vrac sec de moins de 10 000 tpl ainsi que les navires de charge classiques et les transporteurs d'unités de charge de moins de 5 000 tpl.

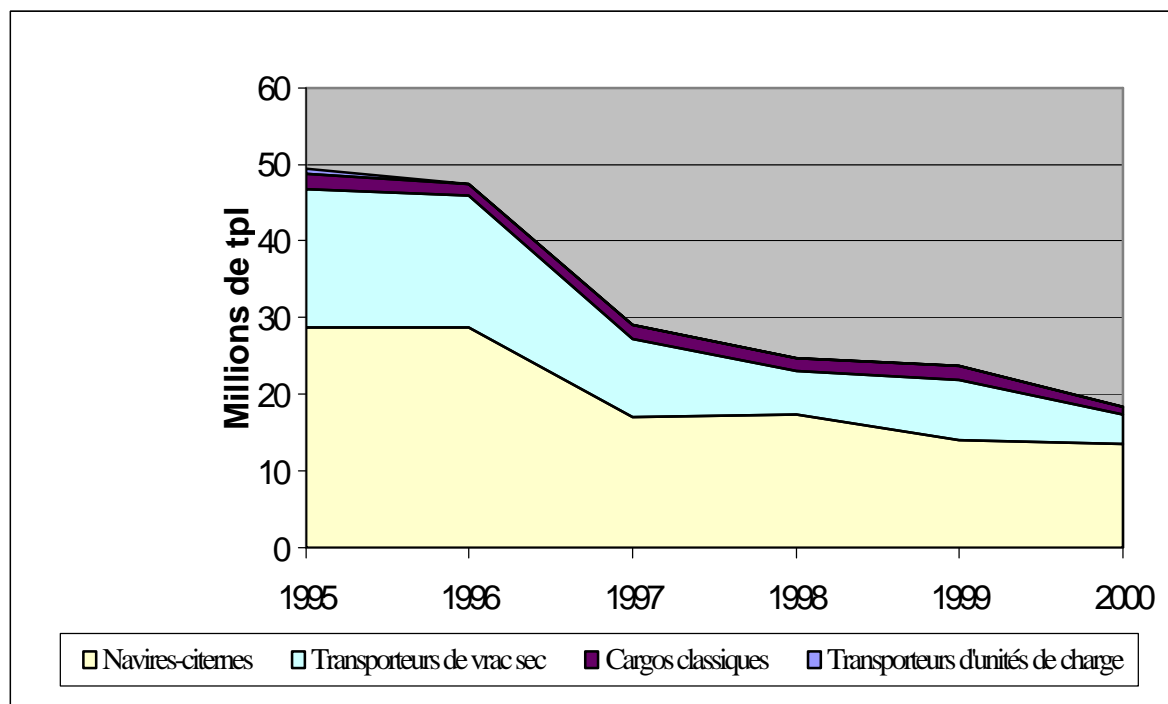
^b Y compris 50% de transporteurs mixtes (minéraliers-vraquiers-pétroliers).

^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 2000 correspondent à ceux enregistrés jusqu'en octobre 2000, tels qu'ils ont été recueillis en décembre 2000.

GRAPHIQUE 7

Evolution de la capacité excédentaire par grandes catégories de navires, pour certaines années



Source : Secrétariat de la CNUCED, d'après des données tirées de *Lloyd's Shipping Economist* (Londres).

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

70. 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 généré près de 53 % du trafic maritime mondial en 2000 (environ 54 % en 1980). Leur part dans la flotte mondiale s'est réduite de plus de la moitié entre 1980 et 2000, puisqu'elle est tombée de 51 % à 25 %. Cela étant, au tonnage battant pavillon national, il convient d'ajouter celui des navires détenus par ces pays mais immatriculés sous pavillon étranger. La part des pays en développement dans le volume du trafic mondial est restée de l'ordre de 40 %. Le tonnage appartenant à ces pays ou battant pavillon national, qui comptait pour 10 % de la flotte mondiale en 1980, en représentait près de 20 % début 2001. Le tonnage contrôlé par les pays en développement a augmenté pour atteindre près d'un tiers du tonnage total ainsi détenu, si bien qu'au total les pays en développement détenaient quelque 36 % de la flotte mondiale. La part du trafic mondial de marchandises générée par les pays d'Europe centrale et orientale est restée d'environ 3,0 % en 2000, c'est-à-dire inchangée par rapport aux années précédentes, mais sensiblement inférieure aux 4,7 % des années 80. Quant à la part du tonnage mondial détenue par ces pays, elle a diminué de 5,5 %, pour tomber à 2,1 % en 2000. Les pays socialistes d'Asie ont vu leur part dans le trafic mondial progresser de 4,6 % en 2000 et leur part dans la flotte mondiale passer de 1,6 % en 1980 à 3,3 %. Ils sont en outre à la tête d'une flotte dont une petite partie est immatriculée dans des pays de libre immatriculation.

71. Le tableau 30 renseigne sur l'armement des grandes nations commerçantes. On peut noter en passant que les grandes nations commerçantes détiennent aussi des flottes importantes. Cette caractéristique reflète un aspect des politiques d'appui au commerce qui visent à faire du transport maritime et du commerce des activités complémentaires. Le potentiel maritime et, plus précisément, la détention d'un tonnage important sont jugés essentiels généralement pour soutenir et promouvoir le commerce d'un pays. Le tableau fait aussi apparaître nombre de similitudes et de différences entre les services maritimes des grandes nations commerçantes. Le Japon, la Chine (y compris Hong Kong), la République de Corée, le

TABLEAU 29

**Comparaison entre le volume total de fret et l'armement, par groupes de pays,
en 1970, 1980, 1990 et 1998-2000**

<i>Groupe de pays</i>	<i>Année</i>	<i>Flotte marchande (millions de tpl)</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	2 832,0	55,1	211,9	65,0
	1980	3 965,0	53,7	350,1	51,3
	1990	4 574,7	56,2	219,0	33,3
	1998	6 140,3	53,2	202,6	25,7
	1999	6 103,6	52,2	203,2	25,4
	2000	6 398,9	52,7	203,9	25,2
Principaux pays de libre immatriculation	1970	<i>b</i>	<i>b</i>	70,3	21,6
	1980	<i>b</i>	<i>b</i>	212,6	31,1
	1990	<i>b</i>	<i>b</i>	224,6	34,1
	1998	<i>b</i>	<i>b</i>	376,8	47,8
	1999	<i>b</i>	<i>b</i>	384,7	48,1
	2000	<i>b</i>	<i>b</i>	390,5	48,3
Pays en développement	1970	2 056,0	40,0	20,5	6,3
	1980	2 926,0	39,6	68,4	10,0
	1990	3 095,0	38,0	139,7	21,2
	1998	4 625,5	40,0	150,8	19,1
	1999	4 748,2	40,6	153,6	19,2
	2000	4 824,9	39,8	157,5	19,5
Pays d'Europe centrale et orientale, y compris l'ex-URSS	1970	204,0	4,0	20,5	6,2
	1980	346,0	4,7	37,8	5,5
	1990	275,9	3,4	44,3	6,7
	1998	292,7	2,5	20,7	2,6
	1999	334,0	2,9	18,3	2,3
	2000	348,2	2,9	16,8	2,1
Pays socialistes d'Asie	1970	43,0	0,8	1,2	0,4
	1980	146,0	2,0	10,9	1,6
	1990	187,7	2,4	22,1	3,4
	1998	490,1	4,2	26,0	3,3
	1999	504,2	4,3	25,8	3,2
	2000	554,6	4,6	26,3	3,3
Total mondial ^a	1970	5 135,0	100,0	326,1	100,0
	1980	7 383,0	100,0	682,8	100,0
	1990	8 133,3	100,0	658,4	100,0
	1998	11 548,7	100,0	788,7	100,0
	1999	11 689,9	100,0	799,0	100,0
	2000	12 126,7	100,0	808,4	100,0

Source : Voir les annexes II et III (b).

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

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

Danemark, la Suède et la Norvège possèdent des services maritimes remarquables dans le secteur du trafic tiers. D'autres grandes nations commerçantes sont de gros importateurs ou utilisateurs de services maritimes, 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 2000, les États-Unis ont généré plus de 15,7 % du trafic mondial en détenant 7,87 % du tonnage mondial, dont 3,55 % seulement ont navigué sous pavillon national. De même, la France a généré 4,6 % du trafic mondial en ne possédant que 1,48 % du tonnage mondial, dont 0,85 % battant pavillon national.

TABLEAU 30
Niveau d'engagement maritime des 25 principales nations commerçantes
(au 31 décembre 2000)

<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>
Etats-Unis	15,7	7,87
Allemagne	8,1	4,11
Japon	6,6	12,74
Royaume-Uni	4,7	3,76
France	4,6	1,48
Italie	3,6	1,84
Canada	4,0	0,37
Hong Kong, Chine	3,2	5,49
Pays-Bas	3,1	0,85
Belgique-Luxemburg	2,9	0,99
Chine	3,6	5,22
République de Corée	2,6	3,35
Singapour	2,1	5,14
Espagne	2,0	0,71
Province chinoise de Taiwan	2,2	2,47
Malaisie	1,4	0,95
Suède	1,2	1,32
Suisse	1,2	0,87
Thaïlande	1,0	0,38
Australie	1,0	0,48
Brésil	0,9	0,76
Fédération de Russie	1,1	2,09
Arabie saoudite	0,9	1,36
Danemark	0,7	3,24
Norvège	0,7	10,90
Total	79,1	78,74

Source : Secrétariat de la CNUCED, sur la base de données fournies par l'Organisation mondiale du commerce.

Chapitre IV

TRAFIC ET MARCHÉS DES FRETS

Le présent chapitre traite de la situation et des tendances du trafic et des marchés des frets dans les principaux secteurs (pétrole, vrac et navigation de ligne) et fournit des données sur les taux de fret des services de ligne exprimés 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

a) Trafic maritime de pétrole brut et de produits pétroliers

72. Quand l'OPEP a décidé d'augmenter ses quotas de production de pétrole brut en mars, juin et septembre 2000, il y avait des années que les taux de fret pétroliers étaient déprimés. C'est l'une des raisons pour lesquelles les démolitions ont atteint des niveaux records en 1999 (voir tableau 11) et au premier semestre 2000, où ont été enregistrés les deux tiers des activités de démolition de l'année. La perspective d'un accroissement des chargements de pétrole brut du fait de l'augmentation de la production, conjuguée à la progression constante des chargements de produits pétroliers, a conduit au nivellement de l'offre et de la demande des diverses catégories et tailles de pétroliers déployés sur les routes maritimes évoquées au chapitre I.

b) Taux de fret pétroliers

73. L'année 2000 a donc été faste pour les propriétaires de pétroliers. Outre l'activité de démolition, d'autres facteurs ont contribué à l'embellie, au premier chef le processus de concentration, lent et limité, qui a touché les plus grosses unités de la flotte mondiale de pétroliers, soit environ 45% du port en lourd total. On estime que le pool Tankers International gère quelque 11% du tonnage en VLCC et Alliance Suezmax, 19% environ. Le naufrage de l'Erika au large des côtes françaises (voir encadré 2) a en outre encouragé les affréteurs à rechercher des navires respectant l'environnement pour satisfaire à la réglementation MARPOL renforcée qui a été finalement adoptée en avril 2001.

74. Cette évolution est parfaitement visible dans la progression des indices des taux d'affrètement des cinq catégories de navires servant au transport du pétrole brut et des produits pétroliers (tableau 31).

VLCC (superpétroliers)

75. Les taux d'affrètement au jour le jour - ou taux spot - sur la liaison Moyen-Orient/Japon et sur les itinéraires est-ouest, qui avaient débuté l'année aux niveaux 55 et 48 du barème Worldscale respectivement, avaient doublé en juillet. En août, plus aucun navire n'était disponible et, si les taux de fret dans le sens ouest-est restaient stables à 138 points Worldscale, les réservations dans le sens est-ouest se prenaient à 116 points. Sur certains itinéraires transméditerranéens, d'après les renseignements communiqués, les taux étaient au niveau 145 de l'indice Worldscale, ce qui signifie que les gains des armateurs pouvaient dépasser 60 000 dollars par jour. La réservation de l'Iran Nesa par Stasco pour chargement à Ceyhan (Turquie) et déchargement sur le parcours Royaume-Uni-Continent s'est faite à ce niveau. Des niveaux de taux similaires ont été constatés sur certains itinéraires partant d'Afrique de l'Ouest: pour preuve, c'est à 134 points Worldscale que Koch a réservé le Christina, construit en 1999, pour déchargement aux Etats-Unis (Golfe du Mexique).

TABLEAU 31

Indices des taux de fret pétroliers^a, 1998-2001

Période	Superpétroliers/Hyperpétroliers				Transporteurs de brut de moyen tonnage				Petits transporteurs de brut et de produits pétroliers				Minitransporteurs de produits "noirs"				Transporteurs de produits "blancs", tous tonnages			
	1998	1999	2000	2001	1998	1999	2000	2001	1998	1999	2000	2001	1998	1999	2000	2001	1998	1999	2000	2001
Janvier	55	62	48	152	105	92	93	217	142	114	126	346	171	159	146	277	155	164	148	371
Février	69	49	54	117	97	94	108	206	133	137	141	230	176	144	154	323	147	168	170	400
Mars	72	38	58	87	106	89	116	158	146	128	164	239	162	158	167	295	161	177	189	348
Avril	70	41	70	95	92	86	135	171	122	121	196	272	155	157	186	299	157	210	197	264
Mai	75	49	81	81	98	76	127	160	120	124	177	190	152	165	187	296	171	196	205	263
Juin	74	42	96	61	105	74	136	132	136	113	174	183	161	159	194	242	167	160	210	264
Juillet	75	41	101	52	100	73	153	112	129	108	245	141	160	148	261	230	168	162	218	224
Août	60	47	106	53	89	71	197	114	120	110	266	130	152	151	243	224	165	154	234	214
Septembre	47	50	129	51	79	83	191	111	107	111	269	148	151	150	230	204	158	142	255	218
Octobre	54	45	136		82	91	165		117	106	194		161	144	217		147	147	265	
Novembre	49	48	134		88	93	205		120	126	267		182	148	241		133	146	258	
Décembre	59	53	138		96	108	209		138	141	273		166	170	244		161	154	262	
Moyenne annuelle	63	47	96		95	86	153		127	120	208		162	154	207		157	165	218	

Note: Tous les indices ont été arrondis au nombre entier le plus proche.

^a Indice établi et publié par Lloyd's Ship Manager. Worldscale=100, barème applicable chaque année. Les catégories de navires-citernes sont définies comme suit: superpétroliers/hyperpétroliers: 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; minitransporteurs de produits "noirs": moins de 35 000 tpl; et minitransporteurs de produits "blancs": tous tonnages.

76. Les taux ont continué de monter pour atteindre, en novembre, les niveaux 170 et 132 du barème Worldscale sur les grandes routes est et ouest au départ du Golfe arabo-persique. Ils ont baissé de quelques points vers la fin de l'année, pour s'établir à 155 et 129 points Worldscale. Cela étant, la pénurie de navires modernes a permis à Euronav/Luxembourg de requérir 100 517 dollars/jour environ (niveau 195 de l'indice Worldscale) pour son Limburgh, construit en 2000.

77. Sur l'année, les taux pour chargement au départ du Golfe arabo-persique en direction du Japon et de l'Europe ont augmenté de 280%. Les équivalents d'affrètement à temps à la fin de l'année étaient de 81 100 et 74 400 dollars/jour. Les taux attestent également de l'accroissement des expéditions ouest-africaines à destination de l'Asie, accroissement qui s'était amorcé l'année précédente au moment où des VLCC s'étaient retrouvés à la chaîne, du fait de la réduction de la production des pays de l'OPEP et du retrait d'un certain nombre de Suezmax sur cet itinéraire.

78. Les prévisions étant optimistes, le marché devrait rester bien orienté, du moins pour le moment. C'est au Moyen-Orient que se trouve toujours l'essentiel de la capacité de production de pétrole brut, celle d'autres régions productrices, telles que l'Afrique de l'Ouest, pouvant exiger un certain temps pour être pleinement mise en valeur. Compte tenu du fait que la production baisse dans les régions exploitées comme la Mer du Nord, les distances de transport pourraient s'allonger et les VLCC, s'accaparer une part plus importante du marché. Le niveau actuellement très bas des stocks mondiaux de pétrole contribuera aussi au maintien de la pression exercée sur la demande.

Transporteurs de brut de taille moyenne

79. Durant l'année, les tarifs d'affrètement des Suezmax et des Aframax ont eux aussi beaucoup augmenté, sans toutefois progresser autant que ceux des VLCC. Les taux spot mensuels moyens pour les Suezmax circulant de l'Afrique de l'Ouest vers l'Amérique du Nord (Golfe du Mexique et côte est) sont passés du niveau 96 de l'indice Worldscale en janvier au niveau 158 en juin, ce qui représente une hausse de 60% pour le semestre. Au second semestre de l'année, ils ont encore pris 40% pour terminer l'année à 225 points Worldscale, ce qui signifie qu'ils ont augmenté de 220% par rapport au début de l'année. Pour un Suezmax neuf de 140 000 tpl, les équivalents moyens d'affrètement à temps des taux spot ont été de 20 800 \$/jour en janvier et de 63 700 \$/jour en décembre.

80. La croissance soutenue des taux pratiqués en Afrique de l'Ouest a eu des répercussions dans d'autres régions. Les Suezmax se sont affrétés à des taux compris entre 100 et 125 points Worldscale, voire à des taux plus élevés, pour des voyages au départ de la mer du Nord, de la mer Noire ou de la Méditerranée. Le marché est devenu particulièrement actif à la fin de l'année, avec des taux d'affrètement dépassant 200 points Worldscale pour certains trajets transméditerranéens. Dans le Golfe arabo-persique, des Suezmax ont été affrétés à des taux de 185 points Worldscale pour des voyages à destination de l'Inde.

81. Il y a trois raisons au niveau élevé des taux de fret. Il y a d'abord la catastrophe de l'Erika et la décision de l'affréteur français TotalFina-Elf, et d'autres aussi, de ne pas affréter de pétroliers de plus de 20 ans et d'interdire aux vieux navires l'accès de leurs terminaux (voir l'encadré 2 sur la catastrophe de l'Erika). Des ports de chargement africains, vitaux pour le marché des Suezmax, ainsi que des ports de déchargement français en ont subi le contrecoup. La seconde raison est la raréfaction de l'offre de Suezmax et le regroupement de ces navires au sein d'un seul et même pool. Sur un total de 300 navires, on ne compte, à affréter au jour le jour, que 90 navires de moins de 20 ans, dont l'Alliance Suezmax gère environ la moitié. La troisième raison est que 17 navires neufs seulement devraient être livrés en 2001.

82. Les taux mensuels moyens d'affrètement au jour le jour des Aframax ont connu une évolution analogue. Les navires circulant sur les routes transméditerranéennes et en Europe du Nord-Ouest ont vu leurs taux d'affrètement passer du niveau 116 du barème Worldscale au niveau 120 en janvier et du niveau 201 au niveau 234 en décembre. La fourchette des rémunérations correspondantes en fin d'année allait de 41 700 à 50 400 dollars/jour. En octobre, le Ragnhild Knutsen, construit en 1987, a été affrété par Karran pour effectuer la liaison Butinge/Royaume-Uni-Continent à 257,5 points Worldscale. Dans la zone méditerranéenne, les navires modernes ont été cotés entre 225 et 240 points Worldscale, avec

minoration de 20 points pour les navires les plus anciens et majoration de 10 points pour les double-coque. Globalement, les taux le long de ces routes ont augmenté de 220%. Sur les routes transatlantiques Caraïbes/Amérique du Nord (Golfe du Mexique) et Caraïbes/Amérique du Nord (côte est), les taux d'affrètement des unités de 80 000 tpl ont augmenté de façon encore plus spectaculaire. Le niveau Worldscale moyen est passé de 125 en janvier à 355 en décembre, augmentant ainsi de 260%. Cela étant, les taux ont été instables, atteignant des niveaux sans précédent à quatre reprises au cours de l'année. Le prix spot pour les enlèvements de 70 000 à 100 000 tonnes de produits "noirs" entre Curaçao et Huston est passé de 4,70 à 13,20 dollars/tonne, ce qui veut dire qu'il a augmenté de 280%.

ENCADRÉ 2

Les conséquences du naufrage de l'*Erika*

Pris dans la tempête, l'*Erika*, pétrolier battant pavillon maltais, s'est brisé en deux le 12 décembre à 7 h 20 GMT au large du littoral français. Le navire avait appareillé de Dunkerque (France) avec une cargaison de 30 000 tonnes de fuel lourd pour rejoindre Livourne (Italie). Il appartenait à Tevere Shipping (Italie) et, pourvu d'un certificat de navigabilité récent délivré par une société de classification italienne, avait été affrété par TotalFina-Elf, l'un des principaux groupes pétroliers français. Ce navire était le second d'une série de huit pétroliers construits entre 1974 et 1978 par un chantier naval japonais. La marée noire a souillé de grandes portions de la côte française et s'est soldée par d'importants dégâts pour l'environnement et de lourdes pertes pour les activités économiques implantées le long du littoral.

L'enquête effectuée a montré que la catastrophe avait probablement eu pour origine une fissure préexistante située dans la partie basse de la coque. Cette fissure, dont l'importance avait été sous-estimée au départ, s'était élargie progressivement par la suite, sous l'action conjuguée de plusieurs facteurs, jusqu'à entraîner la rupture de la structure et le naufrage du navire.

Peu après la catastrophe, on a constaté une plus grande activité de la part des négociants en pétrole indépendants sur le marché de l'affrètement et une augmentation du nombre d'affrètements sans affréteur déclaré. Les compagnies pétrolières ont adopté des procédures d'affrètement plus draconiennes et les affrètements de navires de moins de 10 ans se sont accrus.

L'Union européenne a fait savoir qu'elle avait l'intention de prendre des mesures pour accélérer l'élimination progressive des pétroliers à simple coque. L'organisation maritime internationale a également réagi en élaborant des projets d'amendement à l'Annexe I du Règlement 13G de la Convention MARPOL pour accélérer l'éviction de ces navires. L'examen de ces textes a débuté à la réunion d'octobre du Comité de la protection du milieu marin. La décision a été prise de majorer le plafond d'indemnisation des victimes de pollution au titre de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC) et de la Convention internationale portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL).

Des mesures définitives ont été adoptées à la 46^{ème} réunion, qui s'est tenue à Londres en avril 2001. Elles prévoient l'élimination progressive d'ici 2015 de la plupart des unités appartenant aux trois catégories de navires-citernes visés. Les Etats membres pourront interdire l'accès de leurs ports aux pétroliers à simple coque de plus de 25 ans et mettre en œuvre des procédures d'évaluation de l'état des navires (CAS) rendant plus stricte l'inspection de la structure des navires de la catégorie I après 2005 et de ceux de la catégorie II après 2010.

Source: secrétariat de la CNUCED, sur la base d'articles parus en 1999 et 2000 dans la revue *Lloyd's List* et du communiqué de presse de l'OMI en date du 30 avril 2001.

Petits transporteurs de brut et de produits pétroliers

83. L'année a été bonne pour ces navires également. Dans les Caraïbes, les taux spot pour les unités de 40 000 à 60 000 tpl transportant des produits "noirs" vers l'Amérique du Nord (côte est) sont passés de 137 points Worldscale en janvier à 306 points en décembre. Les taux spot pour les unités de 45 000 tpl transportant des produits "blancs" sur le même itinéraire ont augmenté dans des proportions analogues, passant de 150 à 334 points Worldscale durant l'année. La hausse a été plus prononcée sur les routes

d'Extrême-Orient, les taux spot pour un navire de 39 000 tpl transportant des produits "blancs" de Singapour au Japon passant du niveau 203 du barème Worldscale au niveau 438. Pour un navire de 55 000 tpl transportant des produits "blancs" du Golfe arabo-persique au Japon, les taux spot sont passés du niveau 166 au niveau 370.

Transporteurs de produits "noirs" et de produits "blancs" du type Handysize

84. Les taux d'affrètement des navires Handysize utilisés pour le transport de produits "blancs", dont bon nombre sont anciens puisque 40% d'entre eux ont été construits dans les années 70, ont atteint des niveaux impressionnants. Sur la route Caraïbes/Amérique du Nord (côte est), les taux sont passés de 189 à 425 points Worldscale au cours de l'année, atteignant un équivalent d'affrètement à temps de 31 000 dollars/jour. Des progressions de même ordre ont été enregistrées sur certains itinéraires Singapour/Asie de l'Est, où les taux ont grimpé de 200 à 436 points Worldscale. Mais, c'est sur les routes méditerranéennes que les hausses ont été les plus fortes: pour preuve, les taux d'affrètement pour les navires-citernes de 28 000 tpl y sont passés du niveau 133 au niveau 358 du barème Worldscale.

85. La demande de minitransporteurs de produits pétroliers naviguant entre le Moyen-orient et l'Europe devrait plus que doubler d'ici 2003 pour deux raisons. Premièrement, la demande européenne de produits pétroliers propres va augmenter, ce qui signifie qu'il faudrait que les raffineries européennes, dont les coûts de production sont élevés, investissent quelque 35 millions de dollars pour satisfaire aux normes relatives aux émissions de soufre, qui fixent des seuils très bas, et que certaines petites raffineries seront probablement déclassées. Deuxièmement, les raffineries du Golfe arabo-persique, dont les coûts de production sont faibles, auront une capacité de production excédentaire quand les nouvelles raffineries construites en Inde et en Extrême-Orient tourneront à plein régime, et moderniseront leurs installations pour fournir des produits propres. Les importations européennes de produits pétroliers, qui avaient chuté de 50 millions de tonnes par an dans les années 80 à 10 millions de tonnes en 2000, devraient donc de nouveau augmenter.

86. L'intensification de ce courant de trafic est déjà perceptible. Sur la route Moyen-Orient/Europe, nombre d'armateurs ont estimé nécessaires les retours sur lest. Ceci explique en partie les écarts importants constatés récemment entre les taux pratiqués sur les itinéraires Royaume-Uni/Continent-Méditerranée et Royaume-Uni/Moyen-Orient.

Marché de l'affrètement pétrolier à temps

87. Le marché a gravement pâti du niveau élevé des taux spot. Ceux-ci continuant à monter, les armateurs n'ont tout simplement pas été enclins à fréter des navires même pour quelques mois. Le niveau élevé des taux spot s'est mis à déclencher l'application des clauses de révision des chartes-parties. Ce mouvement a touché trois Suezmax affrétés en 1997 par une grande société. Le taux de base journalier minimum de l'affrètement à temps qui avait été convenu (22 000 dollars/jour) a été révisé tous les trimestres par un groupe de courtiers, qui a recommandé des majorations du prix de location journalier de 4 079, 11 701 et 26,153 dollars pour les trois premiers trimestres de l'année. Le fait est que la hausse du troisième trimestre a surpassé le prix de location de base de 22 000 dollars.

B. MARCHÉ DU TRANSPORT MARITIME DE VRAC SEC

a) Trafic de vrac sec

88. Sur ce marché, 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, sur lesquelles ont surtout été déployés des Capesize. Les routes du charbon Australie/Extrême-Orient et Afrique du Sud/Europe ont attiré le même tonnage en navires de ce gabarit. Des Panamax ont aussi été déployés sur plusieurs segments, à savoir: les routes transatlantiques du charbon et du minerai de fer au départ de la côte est de l'Amérique du Nord et du Canada; celles des minerais exportés d'Afrique de l'Ouest en Europe, les parcours intra-asiatiques du minerai de fer et du charbon au départ de l'Inde, de la Chine et de l'Indonésie; et les itinéraires intra-européens au départ de la Suède.

89. Des Panamax ainsi que d'autres navires plus petits, notamment des Handymax, ont été déployés sur les parcours céréaliers Amérique du Nord (Golfe du Mexique)/Amérique du Sud (côte est). Des minitransporteurs ont été utilisés pour plusieurs destinations céréalières, notamment des ports n'admettant que des navires à tirant d'eau restreint. Ce tonnage a également été utilisé sur des itinéraires de la bauxite, de l'alumine et de la roche phosphatée.

b) Taux de fret du vrac sec

90. En 2000, dans tous les secteurs et dans toutes les catégories de taille, les taux d'affrètement des transporteurs de vrac ont fait une remontée spectaculaire entre le début et la fin de l'année. Le Baltic Dry Index, après une envolée de 30% en novembre 2000, a affiché une hausse de 23%. Comme le montre le tableau 32, les indices d'affrètement au voyage et à temps pour le tramping sec sont passés à 108 et 199 au cours de l'année, ce qui représente, en pourcentage, des progressions de 25,5% et 4,8% respectivement.

TABLEAU 32
Indices des taux de fret du vrac sec (1998-2001)
(Chiffres mensuels)

Période	Tramping sec, affrètement à temps ^a (1995=100)				Tramping, affrètement au voyage ^b (juillet 1965 à juin 1966=100)			
	1998	1999	2000	2001	1998	1999	2000	2001
Janvier	71	46	86	105	189	166	190	193
Février	62	49	89	103	186	170	191	198
Mars	68	60	101	108	171	169	190	195
Avril	68	59	107	108	173	172	191	200
Mai	64	68	108	109	173	173	193	206
Juin	60	64	106	106	177	176	202	205
Juillet	55	63	108	93	167	179	202	205
Août	53	66	113	72	165	178	203	192
Septembre	52	70	122		164	185	206	
Octobre	57	79	121		165	185	207	
Novembre	56	80	122		170	195	206	
Décembre	50	82	107		168	192	208	
Moyenne annuelle	60	66	108		172	178	199	

Note: Tous les indices ont été arrondis au nombre entier le plus proche.

^a Indice établi par le Ministère allemand des transports.

^b Indice établi et publié par Lloyd's Ship Manager.

91. La hausse des taux d'affrètement à temps a été très sensible au troisième trimestre comme au début du quatrième où l'indice a pris 40% par rapport à celui de janvier, mais, à la fin de l'année, elle était retombée au niveau enregistré au mois de juillet. Les taux d'affrètement au voyage ont augmenté progressivement tout au long de l'année.

92. L'accroissement des chargements dans les secteurs des cinq principaux vracs, en particulier dans ceux du minerai de fer et du charbon, est pour beaucoup dans la hausse des taux de fret. Mais les accords de pool, comme celui conclu entre Bocimar et A.P. Moller pour leurs Capesize, y ont également contribué. Parmi les autres facteurs qui ont influé sur les taux de fret, il y a lieu de mentionner les hausses du prix des soutes. Au troisième trimestre, les prix moyens affichés dans les neuf ports sur lesquels Lloyd's Ship Manager rassemble des informations s'établissaient à 174,7 dollars/tonne pour le fioul intermédiaire IFO 180. Les retards dus aux engorgements dans certains ports ont aussi contribué à maintenir les taux à un niveau élevé.

93. L'augmentation des taux de fret a été plus remarquable pour les Capesize dans la mesure où quelques contrats d'affrètement mettant les affréteurs à l'abri de nouvelles hausses ont été signalés vers la fin de l'année. Les taux d'affrètement des Panamax ont fléchi plus tôt que ceux des Capesize et des Handimax. L'activité d'affrètement s'est déroulée pour l'essentiel en Extrême-Orient où environ 40% des contrats ont été conclus contre 20% en Europe.

Affrètements à temps (voyages)

94. Les taux se sont améliorés au cours de l'année pour des navires de différentes tailles. Début 2000, les Capesize s'affrétaient 16 500 et 16 900 dollars/jour pour des voyages aller et retour sur les routes transatlantiques et Singapour-Japon/Australie. A la fin de l'année, leurs taux d'affrètement sur ces routes étaient passés à 20 8000 et 21 100 dollars/jour. De même, pour des rotations entre l'Europe du Nord et la côte est de l'Amérique du Sud et entre l'Extrême-Orient et la côte est de l'Australie, les Panamax s'affrétaient à 8 750 et 9 600 dollars/jour. En décembre, ces taux étaient passés respectivement à 10 150 et 11 515 dollars/jour. Le marché des navires de petite taille, Handymax et Handysize, a évolué dans le même sens. Sur la route Extrême-Orient/Australie, le taux d'affrètement d'un Handymax pour une rotation est passé de 7 000 dollars/jour en janvier à 8,350 dollars/jour en décembre. Pour un voyage Continent/Afrique de l'Ouest et retour, le taux d'affrètement journalier d'un Handysize est passé de 5 850 dollars en août à 6 500 dollars en décembre.

Affrètements à temps (périodes)

95. Seuls ont augmenté les taux relatifs aux Capesize, établis sur la base d'une période d'affrètement de 12 mois et d'une délivrance rapide. Ainsi, des navires de 150 000 à 160 000 tpl, âgés de moins de cinq ans, ont été affrétés à 18 500 dollars/jour en décembre 2000, montant supérieur de 23,3% à celui de janvier. Il n'y a pas eu d'augmentation des taux de fret pour les Panamax; ceux-ci sont restés de 10 000 dollars/jour. Pour les navires de petit tonnage, les taux ont réellement baissé. Pour les Handimax de 10 à 15 ans d'âge, ils ont été estimés à 8 000 dollars/jour, montant inférieur de 3,0% à celui du début de l'année.

Affrètements au voyage

96. Les taux de fret ont augmenté au cours de l'année pour le charbon et le minerai de fer transportés par Capesize. Pour le minerai de fer acheminé du Brésil et de l'Australie vers l'Europe, ils sont passés de 6,15 à 7,95 dollars/tonne et de 8,50 à 10,70 dollars/tonne respectivement. Pour le charbon transporté d'Afrique du Sud et de la côte est de l'Amérique du Nord vers le secteur Anvers/Rotterdam/Amsterdam, ils sont passés de 7,60 à 10,10 dollars et de 5,90 à 7,70 dollars. Les taux pratiqués pour les cargaisons de céréales transportées par Panamax ou par des navires plus petits se sont aussi améliorés. Pour les voyages Etats-Unis (Golfe du Mexique)/Continent, les taux d'affrètement des Panamax sont passés de 12,25 à 14,10 dollars/tonne au cours de l'année. Pour les trajets menant des Etats-Unis (Golfe du Mexique) vers d'autres destinations, les taux de fret du vrac sec chargé à bord de minitransporteurs n'ont pas été en reste. Pour preuve, vers l'Algérie, ils sont passés de 20,50 à 22,70 dollars/tonne et vers le Venezuela, de 10,50 à 12,95 dollars/tonne.

C. MARCHÉ DES SERVICES DE LIGNE

a) Evolution des marchés des services de ligne

Evolution générale

97. L'incidence de la conteneurisation sur le trafic de ligne est plus importante que celle attribuable au tonnage et à l'expansion de la flotte de porte-conteneurs, qui est analysée au chapitre III. Les porte-conteneurs représentent environ 70,0% de la capacité totale de transport maritime de conteneurs du monde, qui était estimée à 6,8 millions d'EVP. Le reste est constitué d'autres navires: environ 20,0%, de navires de charge classique à pont unique et à plusieurs ponts; 5%, de rouliers et de cargos mixtes rouliers et les derniers 5%, de vraquiers, de navires spéciaux et de navires frigorifiques.

98. De surcroît, la croissance accélérée de la flotte de porte-conteneurs cellulaires intégraux dont il a été fait état au chapitre II s'est accompagnée d'une augmentation de la part des navires de grande taille. Au premier semestre 2000, 53 porte-conteneurs ont été livrés, tandis que 3 seulement ont été mis hors service. Les cinquante autres navires incluaient 14 post-Panamax et 9 unités de plus de 2 500 EVP. Comme le montre le tableau 33, la flotte de navires de grande taille, de plus de 4 000 EVP, s'est accrue plus rapidement que toutes les autres depuis 1996. En toute vraisemblance, cette tendance devrait se poursuivre, sans fléchir, le navire de 12 000 EVP conçu par Samsung Heavy Industries, ainsi que des versions plus petites, de 8,000 et 10 000 EVP, ayant tout particulièrement éveillé l'intérêt des opérateurs. Ces navires ne sont rentables que si le taux d'occupation de leurs cellules est élevé. Pour atteindre des coefficients de remplissage élevés, les exploitants de lignes régulières opèrent au sein d'alliances qui leur permettent d'être sûrs d'avoir en permanence des volumes de fret suffisants.

TABLEAU 33

Accroissement moyen de la flotte de porte-conteneurs par tranches de capacité de charge, 1996-2000
(EVP)

<i>Tranches de capacité de charge</i>	<i>Accroissement moyen en pourcentage entre 1996 et 2000</i>
Jusqu'à 999 EVP	+6.1
1 000 - 1 999 EVP	+7.2
2 000 - 3 999 EVP	+10.5
Plus de 4 000 EVP	+30.3

Source: Secrétariat de la CNUCED, d'après des données tirées de Shipping Statistics and Market Review, (Brême), juin 2000.

99. Les armateurs qui desservent les grandes routes maritimes sont les principaux utilisateurs des navires de grande taille et sont en train de se défaire peu à peu maintenant de leurs plus petites unités. Les flottes constituées essentiellement de navires de 4 000 EVP et plus restreindront les options de ces transporteurs, fournissant ainsi à de plus petits opérateurs audacieux des occasions d'ouvrir des routes différentes avec les navires de plus faible tonnage évincés par les nouveaux bâtiments livrés et d'assurer la desserte de ports régionaux qu'évitent les gros navires.

100. L'exploitation et la gestion complexe des systèmes de transport conteneurisé, dans lesquels interviennent des navires et des conteneurs de types et de gabarits différents, des terminaux maritimes et fluviaux et des réseaux de transports intérieurs exigent beaucoup de compétences et de souplesse. Les activités de transport évoluant constamment pour répondre à la demande de la multitude d'utilisateurs qui font appel aux services maritimes réguliers et dont les impératifs commerciaux sont divers et changeants, on voit les transporteurs maritimes et les entrepreneurs de transports se transformer en opérateurs de services logistiques mieux adaptés au registre des besoins du secteur.

Concentration des services de ligne

101. 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. Au dernier trimestre de 2000, les 10 premiers exploitants de navires de ligne ont accru leur capacité de transport de 3,5% à 2,8 millions d'EVP, représentant près de 42% de la capacité de transport de conteneurs totale du monde (voir tableau 34). La part des 20 principaux exploitants de lignes régulières a aussi augmenté, de 3,4%, s'établissant à 3,9 millions d'EVP, soit à près de 60% de la capacité de transport de conteneurs totale du monde. C'est en outre la première fois en sept ans que l'on n'a compté aucun nouvel arrivant parmi les 20 principaux opérateurs. C'est dire l'intensité du processus de concentration de l'industrie des transports maritimes.

TABLEAU 34

Liste des 20 principaux exploitants de services de transport par conteneurs (janvier 2000), d'après le nombre de navires exploités et la capacité de charge à bord totale (exprimée en EVP)

	<i>Opérateur</i>	<i>Pays/Territoire</i>	<i>Nombre de navires en 2001</i>	<i>Capacité en EVP en 2001</i>	<i>Capacité en EVP en 2000^a</i>
1	Maersk-SeaLand	Danemark	297	694 054	682 411
2	P&O Nedlloyd	Royaume-Uni/Pays-Bas	138	343 554	301 686
3	Groupe Evergreen	Province chinoise de Taiwan	129	325 385	317 940
4	Hanjin/DSR-Senator	République de Corée/Allemagne	82	258 023	246 397
5	Mediterranean Shipping	Suisse	138	246 708	229 074
6	NOL/APL	Singapour	81	224 344	213 790
7	COSCO	Chine	113	206 120	210 289
8	NYK	Japon	86	170 608	170 907
9	Groupe CP Ships	Canada	80	147 995	148 745
10	Groupe CMA-CGM	France	81	141 842	141 652
Total 1-10			1 225	2 758 633	2 662 891
11	MOL	Japon	65	138 573	137 379
12	K line	Japon	62	136 460	124 655
13	Zim	Israël	75	131 776	135 199
14	OOCL	Hong Kong (Chine)	48	129 121	120 096
15	Groupe Hapag-Lloyd	Allemagne	32	116 112	108 156
16	Yang Ming	Province chinoise de Taiwan	45	112 649	103 358
17	China Shipping	Chine	92	110 159	103 876
18	Hyundai	République de Corée	32	106 150	109 303
19	CSAV	Chili	54	96 932	105 035
20	Hamburg-Süd	Allemagne	45	79 989	76 614
Total 1-20			1 775	3 916 734	3 786 562
Flotte mondiale			7 009	6 661 963	6 411 947

Source: Secrétariat de la CNUCED, d'après des données tirées de *Containerisation International* et du site www.bprparis.com/newsletters/liners/liner_nl/index.html.

Note: Toutes les filiales sont regroupées.

^a A compter de septembre 2000.

b) Taux de fret des principaux services réguliers

Evolution du marché des porte-conteneurs

102. Ce sont les fluctuations du marché des affrètements de porte-conteneurs qui rendent le mieux compte de l'évolution du marché mondial des services de ligne. Ce dernier est largement dominé par des armateurs allemands et plus particulièrement par des 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" qui fournit une analyse du marché de l'affrètement à temps des porte-conteneurs². Des taux journaliers par cellule de 14 tonnes (EVP) sont publiés tous les mois pour six catégories dimensionnelles de navires grésés et trois catégories dimensionnelles de navires non grésés, et comparés à ceux obtenus en moyenne en 1997. L'année 97 a été choisie comme année de référence parce qu'elle a été la dernière où ait été affiché un niveau de taux rémunérateur. Le tableau 35 donne une idée de l'évolution des taux d'affrètement à temps.

TABLEAU 35

Taux moyens d'affrètement à temps des porte-conteneurs (En dollars E.-U. par cellule de 14 tonnes/jour)

Type de navire	1997	1999	2000	2001							
				Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août
Non grésé											
200-299 EVP	21,80	16,70	15,71	16,03	15,59	15,95	15,85	15,20	14,82	15,36	15,81
300-500 EVP	16,79	13,96	14,52	14,46	15,44	15,68	15,67	14,47	13,49	13,58	15,02
2 000 et plus EVP	9,31	7,56	10,02	9,63	9,18	11,37	9,99	9,40	9,61	8,85	7,73
Grésé											
200-299 EPV	22,00	17,23	17,77	18,01	18,00	17,90	18,17	18,33	18,00	18,64	17,74
300-500 EPV	17,24	12,76	14,60	15,11	16,21	16,21	14,22	14,87	16,17	04,05	14,93
600-799 EPV ^a	13,87	9,32	12,21	13,00	12,43	12,33	12,01	12,01	12,64	11,98	10,99
600-799 EPV ^b	14,08	9,63	11,90	12,22	13,25	12,43	12,23	14,43	12,16	11,59	10,60
1 000-1 299 EPV	12,47	8,24	11,87	10,47	10,23	9,87	10,21	10,04	10,10	9,39	8,49
1 600-1 999 EPV	10,50	7,54	10,35	9,13	9,26	9,69	9,57	9,70	9,29	7,92	8,31

Source: Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsgagenten (VHSS), Hambourg, Allemagne.

^a 16-18 nœuds.

^b Plus de 18 nœuds.

103. Pour 2000, les taux moyens d'affrètement à temps ont été supérieurs à ceux de 1999, certains de 44%, pour toutes les catégories de porte-conteneurs à l'exception de celle des porte-conteneurs non grésés de 200 à 299 EVP. Pour ces derniers, les taux d'affrètement ont effectivement baissé de 6%. Il reste que la plupart de ces taux demeurent inférieurs à ceux de 1997, l'écart étant moins grand pour les catégories comprenant des navires de gros gabarit. Il est intéressant de noter que les taux d'affrètement des porte-conteneurs grésés de 1 600 à 1 999 EVP sont sensiblement les mêmes que ceux des navires non grésés de plus de 2 000 EVP.

104. L'amélioration des taux d'affrètement des navires de plus de 500 EVP est venue des routes intra-asiatiques, avec une remontée sensible des taux sur les itinéraires transasiatiques en direction de l'Inde et du Pakistan, et de l'intensification du trafic Nord-Sud, en particulier avec celle des courants de trafic sud-

² Voir le site Web www.vhss.de/englisch/hax.html.

américains. L'arrivée d'opérateurs Asie/Amériques couvrant à la fois les marchés nord- et sud-américains a également stimulé la demande dont ces navires faisaient l'objet. Les prix élevés pratiqués pour l'affrètement de navires de 2 000 EVP et plus ont été dus à une demande temporaire émanant de transporteurs maritimes désireux d'ajouter à leur actif de nouveaux circuits avant que des navires neufs ne soient livrés.

105. La tendance à la baisse des taux d'affrètement à temps de navires non grésés ne s'est pas poursuivie au premier trimestre de 2001. Pour les navires grésés, l'évolution n'est pas uniforme, les taux remontant pour les navires de petite taille et restant déprimés pour les unités de grandes tailles.

106. Les taux d'affrètement à temps des porte-conteneurs de plus de 2 000 EVP se sont érodés, les chantiers navals ayant offert des prix à la construction intéressants au cours des dernières années. Les faits rapportés montrent qu'ils pouvaient être jusqu'à 30% inférieurs à ceux indiqués dans le tableau 35 pour les grands navires non grésés. Maersk-Sealand, dit-on par exemple, a payé 26 300 dollars/jour pour retenir le Hansa Pacific (d'une capacité de 4 322 EVP) pour trois ans. Brokers signale aussi qu'APL a affrété trois navires neufs de 3 100 EVP pour deux ans à près de 23 000 dollars/jour, ce qui est énorme. On rapporte également que cinq autres unités grésées de 2 500 EVP ont été affrétées à 18 250 dollars, deux pour 18 mois, les autres pour deux ans. Durant les premiers mois de 2001, les taux d'affrètement à temps des grands navires grésés ont continué de chuter, se redressant un peu en mars avant de dégringoler de nouveau.

107. Fin 2000, le niveau des taux de fret sur les principales routes conteneurisées - transpacifique, transatlantique et Asie/Europe - a été dans l'ensemble supérieur à celui observé fin 1999 (voir tableau 36). Les parcours Asie/Amérique du Nord et Amérique du Nord/Europe dans le sens ouest-est ont été les seuls à afficher une détérioration des taux: baisse de 11,7% sur la route transpacifique et de 4,3% sur la route transatlantique. Pour les parcours dans le sens est-ouest, les hausses de taux ont été confortables: de 11,7% sur la route transpacifique et de 11,3% sur la route transatlantique. Le parcours Asie/Europe dans le sens est-ouest a affiché un accroissement marginal de 0,3%, c'est-à-dire nettement inférieur à celui de 2,7% engrangé sur le parcours dans le sens ouest-est.

108. Sur la route transpacifique, les taux de fret dans le sens est-ouest se sont améliorés durant la majeure partie de l'année, atteignant un plafond au troisième trimestre (939 dollars/EVP), mais ils se sont détériorés de 7,7% au quatrième trimestre. L'inverse s'est produit dans le sens ouest-est: les taux ont fléchi pendant l'année, sauf au troisième trimestre où ils ont augmenté de 5,0% pour atteindre 2 041 dollars/EVP. Les mesures de réaménagement des taux annoncées en août au vu de la reprise durable en Asie et de l'expansion persistante de l'économie des Etats-Unis ont probablement contribué à la mise en place des taux pratiqués au troisième trimestre. Cela étant, les résultats du quatrième trimestre ont montré que la remontée des taux était passagère, malgré le relèvement des surtaxes de soutage, les mesures de réaménagement des taux et l'instauration de surtaxes en haute saison, préconisée par le Transpacific Stabilization Agreement (TSA).

109. Sur la route transatlantique, la situation a été analogue. Dans le sens est-ouest, le plus emprunté, les taux se sont améliorés au cours de l'année pour atteindre un sommet (1 264 dollars/EVP) au troisième trimestre, ne fléchissant que de 0,1% au dernier trimestre. Dans le sens ouest-est, moins fréquenté, une baisse de 9,0% a été enregistrée au premier trimestre, suivie de hausses qui ont culminé à 1 022 dollars/EVP au troisième trimestre. A la fin de l'année, les taux ont chuté de 3,4%. L'écart entre les taux moyens dans chaque direction est beaucoup moins grand que sur d'autres routes, ce qui témoigne d'une situation mieux équilibrée sur le plan commercial. Au cours de l'année, des augmentations de taux ont été annoncées dans le cadre du Transatlantic Conference Agreement (TACA). Le niveau des taux de fret semble également indiquer une plus forte concentration des entreprises de transport. En juillet, les trois principaux groupements de transporteurs (Grand Alliance, Maersk-SeaLand et Canada Maritime/Cast/OOCL) géraient 44% de la capacité totale de transport. En octobre, à la suite d'un remaniement, les trois nouveaux groupes (Grand Alliance/Lykes/TMM, Maersk-SeaLand/New World Alliance et Canada Maritime/Cast/OOCL) géraient plus de 58% de cette capacité. Force est donc de constater que les regroupements et les mesures de réaménagement n'ont pas empêché les taux de fléchir.

TABLEAU 36

Taux de fret (moyenne des taux du marché) pratiqués sur les trois principales liaisons commerciales régulières, 1999-2000
(En dollars E.-U. par EVP)

	<i>Transpacifique</i>		<i>Europe/Asie</i>		<i>Transatlantique</i>	
	<i>Asie/Etats-Unis</i>	<i>Etats-Unis/Asie</i>	<i>Europe/Asie</i>	<i>Asie/Europe</i>	<i>Etats-Unis/Europe</i>	<i>Europe/Etats-Unis</i>
1999						
1 ^{er} trimestre	1 619	832	716	1 512	1 165	1 100
Variation (%)	0,3	-1,2	-11,3	3,2	-11,0	-7,4
2 ^{ème} trimestre	2 018	871	723	1 525	1 111	1 045
Variation	24,6	4,7	1,0	0,9	-6,2	-5,0
3 ^{ème} trimestre	2 203	818	730	1 568	1 040	1 054
Variation	9,2	-6,1	1,0	2,8	-6,4	0,9
4 ^{ème} trimestre	2 188	736	776	1 612	1 031	1 127
Variation	-1,0	-10,0	6,0	3,0	-1,0	6,9
2000						
1 ^{er} trimestre	2 125	751	664	1 594	939	1 148
Variation (%)	-3,0	2,0	-14	-1,0	-9,0	2,0
2 ^{ème} trimestre	1 953	852	710	1 597	958	1 148
Variation	-8,0	13,0	7,0	0,0	2,0	4,0
3 ^{ème} trimestre	2 041	939	793	1 673	1 022	1 264
Variation	5,0	10,0	12,0	5,0	7,0	6,0
4 ^{ème} trimestre	1 932	867	797	1 618	987	1 255
Variation	-5,3	-7,7	-0,5	-3,3	-3,4	-0,1
2001						
1 ^{er} trimestre	1 874	877	826	1 566	938	1 290
Variation (%)	-3,0	1,1	3,6	-3,2	-5,0	2-8
2 ^{ème} trimestre	1 765	869	760	1 468	943	1 236
Variation	-5,8	-1,0	-7,9	-6,2	0,5	-4,2

Source: Secrétariat de la CNUCED, d'après des données tirées de *Containerisation Internationale*, plusieurs livraisons, et d'autres sources spécialisées.

Notes: Informations obtenues auprès de six des principales compagnies de ligne desservant les liaisons considérées. Tous les taux sont forfaitaires, y compris, le cas échéant, la fraction intermodale pour les transports intérieurs. Ce sont dans tous les cas des moyennes portant sur l'ensemble des marchandises convoyées par de grandes entreprises de transport. En direction et au départ des Etats-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 du Nord et l'Europe méditerranéenne; et en direction et au départ de l'Asie, de la moyenne des taux pour l'ensemble de la zone constituée de l'Asie du Sud-Est, de l'Asie de l'Est, du Japon et de la République de Corée.

110. Sur la route Asie/Europe, la volatilité des taux a été moins prononcée. Dans le sens ouest-est, le plus animé, les taux sont restés stables pendant le premier semestre de l'année, puis ont fluctué à la hausse et à la baisse au troisième et quatrième trimestres, le mouvement à la hausse s'expliquant par l'accroissement des chargements en provenance de la Chine. Cette moins grande instabilité des taux tient au fait que les principaux chargeurs ont signé des contrats de service à long terme. Dans le sens ouest-est,

la fraction de cargaisons transportée dans le cadre de contrats à long terme s'est aussi accrue. Après avoir chuté de 14% au premier trimestre, les taux sur le parcours Europe/Asie dans le sens ouest-est ont augmenté de 7 et 12% au second et au troisième. Grâce à des taux d'utilisation des slots très élevés, le trafic s'est sensiblement amélioré, et de nouvelles hausses se sont profilées après l'annonce, en octobre, d'un réaménagement des taux de la Far Eastern Freight Conference. Au dernier trimestre, les taux ont augmenté d'un petit 0,5%, indiquant, semble-t-il, la fin des retournements brusques de la demande consécutifs aux fluctuations des monnaies.

111. Durant l'année, des programmes de rétablissement des taux ont été mis en œuvre dans le cadre d'ententes ou de conférences pour redresser ceux qui s'étaient érodés ou rendre effectives les augmentations qui n'étaient pas appliquées. Ces programmes tentent de parer à une offre excédentaire ou à affaiblissement de la demande par une augmentation générale des taux de fret ou la réimposition d'anciens tarifs.

c) Offre et demande concernant les principaux services de ligne

112. En 2000, l'offre et la demande sur le parcours le plus fréquenté de chacune des grandes routes se sont bien équilibrées. Toutefois, certains éléments donnent à penser que cet équilibre à court terme de la demande et de l'offre sur certains itinéraires et dans certaines directions pourrait être bouleversé dans deux ou trois ans compte tenu du volume des commandes passées aux chantiers navals et de l'accroissement de la taille des nouvelles constructions.

113. En 2000, le trafic transpacifique de marchandises dans le sens ouest-est a augmenté de 14% pour passer à 6,9 millions d'EVP, un certain nombre de transporteurs signalant des niveaux moyens d'utilisation de l'espace de chargement voisins de 95%. Cela étant, les transporteurs ont des difficultés à gérer le déséquilibre actuel des chargements, le volume de marchandises transporté en direction de l'est étant le double de celui transporté dans l'autre direction. Dans un rapport récent de la Pacific Maritime Association, le trafic transpacifique était évalué à 53,7 milliards de dollars pour 2000, dont plus des trois quarts étaient attribuables aux marchandises transportées dans le sens ouest-est, pour l'essentiel des produits cosmétiques, des jouets et d'autres articles pour cadeaux mis périodiquement sur le marché. Dans les années à venir, on s'attend à ce que le fret transporté dans le sens ouest-est augmente de 5 à 6%, ce qui est inférieur aux 10% prévus précédemment. Toutefois, le déséquilibre structurel du trafic n'est pas près de disparaître. Les produits qui constituent le plus gros de la valeur du trafic dans le sens est-ouest sont les machines, les appareils, les ordinateurs et les "articles connexes" avec, pour arrondir la liste, les produits fermiers, agricoles et forestiers.

114. Le taux élevé d'utilisation des cellules témoigne d'un équilibre étroit entre l'offre et la demande. Depuis le début de l'année 2000, la capacité de la flotte déployée dans le sens ouest-est sur les routes transpacifiques s'est accrue de 10% pour atteindre quelque 10,2 millions d'EVP, l'équivalent de 49 navires de 4 000 EVP appareillant chaque semaine d'Asie pour l'Amérique du Nord. La part de marché de chacun des trois principaux opérateurs se partageant le trafic transpacifique a diminué en 2000 (voir tableau 37).

TABLEAU 37
Répartition de la capacité assurant le trafic transpacifique

Opérateur	Part en pourcentage	
	2000	1999
New World Alliance	19,9	23,7
Cosco/K Line/Yangming	14,7	16,2
Grand Alliance	14,4	15,1
United Alliance (Hanjin, Senator Lines, Cho Yang)	12,5	15,0
Maersk-Sealand	11,5	12,6
Hanjin/Yangming (desserte exclusivement maritime de la côte est des E.-U.)	2,3	2,9
Total	75,3	85,5

Source: Etabli par le secrétariat de la CNUCED.

115. Sur les routes transatlantiques, on estime que le trafic a augmenté de 8% en 2000, avec des taux d'utilisation des cellules plus élevés dans le sens ouest-est que dans l'autre sens. On estime par ailleurs que la capacité de charge totale s'est accrue de 7% au second semestre de l'année pour atteindre 41 500 EVP/semaine, équivalant à 2,2 millions d'EVP/an. Pour 2001, on s'attend à une progression d'environ 6% du volume de fret, pour une augmentation de la capacité de charge de 3% seulement.

116. Sur les liaisons commerciales Europe/Asie, la capacité de charge a augmenté de 4,6% dans le sens ouest-est (Europe/Asie) et de 4,5% dans l'autre sens (Asie/Europe) en 2000. L'équilibre entre l'offre et la demande pourrait être ébranlé et la rentabilité, réduite dans l'avenir si les chargements ne s'accroissent pas au même rythme.

d) Indice des taux de fret des services de ligne

117. Le tableau 38 montre l'évolution des tarifs de ligne pour les cargaisons chargées et déchargées par les navires de ligne dans les ports du secteur Anvers/Hambourg entre 1998 et 2000. L'indice global pour l'année 2000 a progressé de 31 points par rapport à celui de 1999, pour s'établir à 117 points (année de base 1995=100), du fait de la forte croissance des flux en entrée et en sortie. Dans le trafic d'entrée, l'indice moyen en 2000 a progressé de 20 points pour atteindre 115 points. Les hausses ont été quasiment continues, culminant à 128 points puis fléchissant durant les deux derniers mois de l'année. Cette orientation à la hausse est attribuable principalement aux nombreux programmes de réaménagement des taux mis en place sur les principales lignes commerciales régulières. Dans le trafic de sortie, l'indice a, lui aussi, fortement progressé (de 42 points) par rapport à l'indice moyen de 1999. Il a grimpé de 24 points entre janvier et mai, puis est retombé à 118 pour remonter à 133 en octobre/novembre.

TABLEAU 38

Indices des taux de fret des services de ligne, 1998-2001 (Chiffres mensuels: 1995=100)

Mois	Indice global				Indice trafic d'entrée				Indice trafic de sortie			
	1998	1999	2000	2001	1998	1999	2000	2001	1998	1999	2000	2001
Janvier	97	77	104	119	91	86	106	113	103	69	101	125
Février	96	79	103	121	91	88	102	115	101	70	104	126
Mars	97	80	105	121	92	90	104	116	102	71	105	127
Avril	96	83	113	122	91	91	110	118	100	74	116	126
Mai	92	83	119	121	90	92	114	116	94	74	125	126
Juin	92	84	116	119	90	94	110	112	93	76	121	125
Juillet	90	86	115	117	90	94	111	111	89	78	118	123
Août	88	87	122	112	89	98	122	107	87	77	122	117
Septembre	83	90	127		86	99	125		81	82	128	
Octobre	81	92	130		85	99	128		77	86	133	
Novembre	82	96	130		87	102	126		77	89	133	
Décembre	80	98	125		86	105	122		75	92	129	
Moyenne annuelle	89	86	117		9	95	115		90	78	120	

Source: Secrétariat de la CNUCED, d'après l'Indice des Services de ligne du Ministère allemand des transports. Evaluations mensuelles pondérées des taux de fret pour les cargaisons chargées ou déchargées par les navires de ligne, tous pavillons confondus, aux ports du secteur Anvers/Hambourg.

e) **Taux de fret des services de ligne en pourcentage du prix des produits**

118. Le tableau 39 fournit des données sur les taux de fret appliqués entre 1970 et 2000 par les services de ligne pour certains produits sur certaines liaisons commerciales, exprimés en pourcentage du prix de ces produits. Pour le caoutchouc en feuilles, le prix f.o.b. moyen a augmenté de 7,9% en 2000, tandis que les taux de fret n'ont été alourdis que des surtaxes BAF (coefficient d'ajustement de soutage). Pour le jute, le prix f.o.b., qui est inférieur à ceux des autres produits, a augmenté de 3,6% pendant que les taux de fret grimpaient de 12,3%. Cela explique le ratio de fret relativement élevé pour l'année 2000 (37%). Pour le thé, le ratio taux de fret-prix f.o.b. est passé de 5,0 à 5,9%. Le prix c.a.f. de l'huile de coprah a chuté de 46% en 2000, ce qui a eu pour effet de faire croître sensiblement le ratio de fret, qui est passé à 25,9%. L'indice des taux de fret pour le café transporté du Brésil en Europe a fait un bond spectaculaire de 47,7% quand le ratio est passé de 2,8 à 4,4% suite à la baisse du cours du café. En 2000, il n'y a eu aucun transport maritime conteneurisé de fèves de cacao au départ du Brésil, si bien qu'aucun taux de fret n'a été incorporé dans de tarif de la conférence. Pour les exportations de fèves de cacao du Ghana, le ratio est resté le même qu'en 1999 (4,8%). Pour les exportations de café de la Colombie vers l'Europe, le ratio de fret a baissé de 3,3% sur l'Atlantique et de 3,5% sur le Pacifique.

TABLEAU 39

Rapport des taux de fret des services de ligne aux prix de certains produits

<i>Produits</i>	<i>Route maritime</i>	<i>Taux de fret en pourcentage du prix^a</i>						
		<i>1970</i>	<i>1975</i>	<i>1980</i>	<i>1985</i>	<i>1990</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>
Caoutchouc	Singapour/Malaisie-Europe	10,5	18,5	8,9	n,a,	15,5	16,3	15
Jute	Bangladesh-Europe	12,1	19,5	19,8	6,4	21,2	33,9	37
Fèves de cacao	Ghana-Europe	2,4	3,4	2,7	1,9	6,7	4,8	4,8
Huile de coco	Sri Lanka-Europe	8,9	9,1	12,6	12,6	n,a,	15,6	25,9
Thé	Sri Lanka-Europe	9,5	10,4	9,9	6,9	10,0	5,0	5,9
Café	Brésil-Europe	5,2	9,7	6,0	5,0	10,0	2,8	4,4
Café	Colombie (ports de l'Atlantique)-Europe	4,2	4,7	3,3	6,7	6,8	3,7	3,3
Fèves de cacao	Brésil-Europe	7,4	8,2	8,6	6,9	11,0	6,0	n,a,
Café	Colombie (ports du Pacifique)-Europe	4,5	6,3	4,4	6,1	7,4	3,9	3,5

Source: Secrétariat de la CNUCED, sur la base de données communiquées par l'Association royale des armateurs des Pays-Bas (données pour 1970-1989) et les conférences desservant les itinéraires considérés (données pour 1990-2000).

^a Prix c.a.f. (coût, assurance et fret) pour le café (liaisons Brésil/Europe et Colombie/Europe) et l'huile de coco. Pour les fèves de cacao (liaisons Ghana/Europe et Brésil/Europe) et le thé, on s'est fondé sur les moyennes des cours quotidiens à Londres. Pour les autres produits, les prix sont f.o.b. Les taux de fret comprennent, s'il y a lieu, les surtaxes de soutage et les coefficients d'ajustement monétaire et une surtaxe pour le nettoyage des citernes (uniquement dans le cas de l'huile de coco). Pour la conversion des taux de fret en une autre monnaie, on s'est fondé sur les parités publiées par le Fonds monétaire international (FMI) dans International Financial Statistics. 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 1990-2000, les prix des produits ont été tirés des numéros d'octobre 2000 et mars 2001 du Bulletin mensuel des prix des produits de base de la CNUCED.

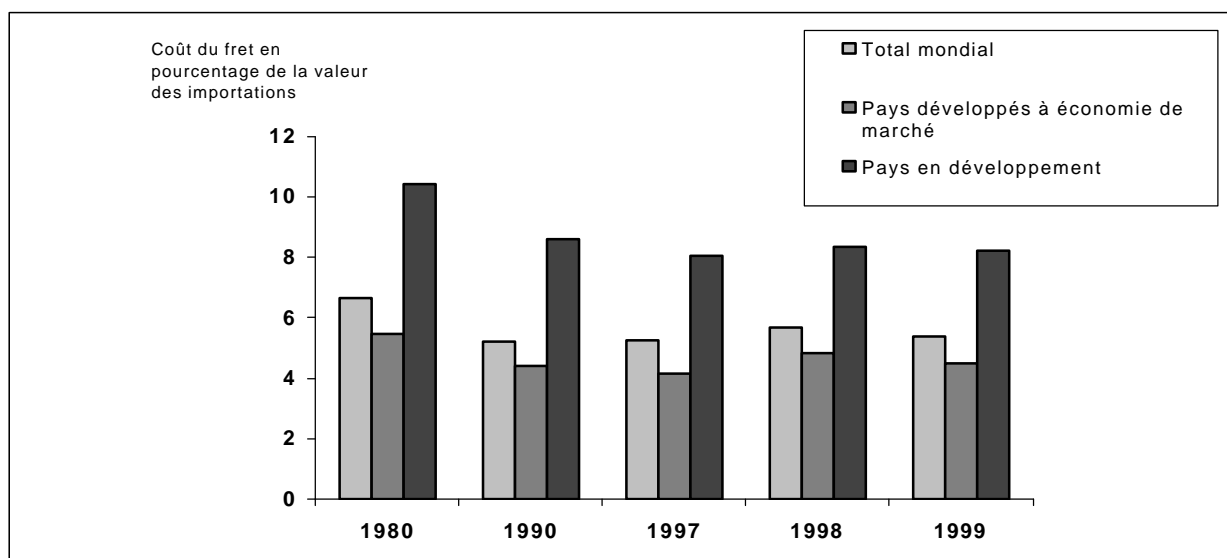
D. ESTIMATIONS DU COÛT TOTAL DU FRET DANS LE COMMERCE MONDIAL

Evolution de la valeur globale des importations et du coût du fret

119. Le trafic international mobilise divers services, notamment aux stades de l'approvisionnement, de la production, de la commercialisation, des transactions et des transports, avec le flux d'informations correspondant. Pour ce qui concerne le secteur du transport, le graphique 8 et le tableau 40 fournissent des estimations du montant total du fret payé pour les importations et de la part qu'il représente dans la valeur totale des importations par groupes de pays. En 1999, la valeur totale des importations (c.a.f.) au niveau mondial a augmenté de 5,0%, tandis que le montant total du fret payé pour les services de transport a diminué de 0,4%. La part du coût global du fret dans la valeur des importations est tombée à 5,4%, alors qu'elle était de 5,7% en 1998. En 1980, elle était de 6,6%, c'est-à-dire supérieure de près de 30% au ratio moyen des années 90. La comparaison par régions des coûts du fret à payer pour les importations montre que ceux-ci sont demeurés quasiment deux fois plus élevés dans les pays en développement que dans les pays développés à économie de marché, l'écart entre les deux groupes tendant à se creuser légèrement. Pour 1999, la valeur totale des importations dans les pays développés à économie de marché a augmenté de 5,3%, tandis que le coût total du fret a régressé de 1,9%, s'établissant ainsi à 4,5% (4,8% en 1998) contre 8,2% (8,3% en 1998) dans les pays en développement. Cette différence est principalement imputable 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.

GRAPHIQUE 8

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



Source: tableau 40.

Evolution au niveau régional

120. Dans les pays en développement, le coût du fret a un peu baissé, de 8,3% en 1998 à 8,2% en 1999. A l'intérieur de ce groupe, on constate néanmoins qu'il a continué à augmenter lentement mais régulièrement dans les pays en développement d'Afrique, où il est passé de 11,5% en 1998 à 12,0% en 1999. Cette évolution vers des ratios plus élevés démontre l'insuffisance des infrastructures et l'inadéquation 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. La ventilation par sous-régions montre que le coût du fret a légèrement augmenté en Afrique de l'Ouest où il a atteint 13,8% en 1999, alors qu'il est resté constant, à 13,4%, en Afrique orientale et méridionale, y compris dans la région de

Chapitre V

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 besoins particuliers des petits ports.

A. TRAFIC PORTUAIRE CONTENEURISÉ

124. Le tableau 41 fournit les chiffres les plus récents dont on dispose sur le trafic international conteneurisé dans les ports des pays et territoires en développement pour la période comprise entre 1997 et 1999. Le taux de croissance mondial du débit portuaire de conteneurs (nombre de mouvements mesurés en EVP), dont la progression avait été notable en 1998 (10,1%), a augmenté de 7,3% en 1999. Ce chiffre témoigne du ralentissement des échanges, engendré par la crise financière qui a sévi dans le Sud-Est asiatique en 1998. Au niveau mondial, le débit s'est établi à 195,3 millions d'EVP en 1999, ce qui représente un accroissement annuel de 13,3 millions d'EVP par rapport à 1998 où il avait été de 182,0 millions d'EVP.

TABLEAU 41

Trafic conteneurisé dans les ports de 48 pays et territoires en développement en 1999, 1998 et 1997
(En EVP)

<i>Pays ou territoire</i>	<i>Trafic (en EVP) - 1999</i>	<i>Trafic (en EVP) - 1998</i>	<i>Trafic (en EVP) - 1997</i>	<i>Variation en pourcentage 1999/1998</i>	<i>Variation en pourcentage 1998/1997</i>
Hong Kong (Chine)	16 210 792	14 582 000	14 567 231	11,2	0,1
Singapour	15 944 793	15 135 557	14 135 300	5,3	7,1
République de Corée	7 014 245	6 460 461	5 636 876	8,6	14,6
Emirats arabes unis	4 930 299	4 531 625	4 191 421	8,8	8,1
Malaisie	3 941 777	3 026 447	2 841 003	30,2	6,5
Thaïlande	2 892 216	2 638 906	2 204 500	9,6	19,7
Philippines	2 813 099	2 442 158	2 510 849	15,2	-2,7
Indonésie	2 660 439	2 203 274	2 402 207	20,7	-8,3
Brésil	2 022 842	1 743 639	1 419 950	16,0	22,8
Inde	1 954 025	1 745 669	1 460 871	11,9	19,5
Sri Lanka	1 704 389	1 714 077	1 687 184	-0,6	1,6
Panama	1 649 512	1 425 788	1 269 270	15,7	12,3
Egypte	1 473 149	1 095 549	1 409 248	34,5	-22,3
Arabie saoudite	1 448 338	1 366 746	1 296 941	6,0	5,4
Malte	1 091 364	1 118 741	704 427	-2,4	58,8
Mexique	1 083 887	945 087	832 475	14,7	13,5
Argentine	1 021 973	806 674	720 247	26,7	12,0
Oman	773 806	139 090	109 187	456,3	27,4
Chili	743 364	758 992	711 112	-2,1	6,7

TABLEAU 41(*suite*)

<i>Pays ou territoire</i>	<i>Trafic (en EVP) - 1999</i>	<i>Trafic (en EVP) - 1998</i>	<i>Trafic (en EVP) - 1997</i>	<i>Variation en pourcentage 1999/1998</i>	<i>Variation en pourcentage 1998/1997</i>
Pakistan	696 649	701 213	608 065	-0,6	15,3
Jamaïque	689 677	671 130	496 682	2,8	35,1
Venezuela	654 148	830 109	606 035	-21,2	37,0
Costa Rica	590 000	450 000	226 960	31,1	98,3
Bahamas	543 993	470 047	n.a.	15,7	-
Colombie	413 935	88 130	75 169	369,7	17,2
Bangladesh	392 137	345 327	300 476	13,6	14,9
Equateur	378 000	407 434	375 894	-7,2	8,4
Pérou	376 045	378 013	321 568	-0,5	17,5
Côte d'Ivoire	354 389	468 727	416 111	-24,4	12,6
Iran, République islamique d'	320 622	325 904	254 454	-1,6	28,1
Trinité-et-Tobago	298 553	270 204	239 952	10,5	12,6
Maroc	296 223	260 513	210 687	13,7	23,6
Liban	271 409	290 409	309 719	-6,5	-6,2
Uruguay	250 227	265 892	201 964	-5,9	31,6
Chypre	239 077	214 030	402 700	11,7	-46,8
Koweït	174 383	n.a.	n.a.	-	-
Guatemala	151 493	144 085	n.a.	5,1	-
Sénégal	148 740	115 039	110 836	29,3	3,8
Réunion	146 172	n.a.	123 734	-	-
Guam	145 191	163 855	164 469	-11,4	-0,4
Maurice	144 269	136 417	116 956	5,8	16,6
Martinique	141 700	135 700	141 650	4,4	-4,2
Papouasie-Nouvelle-Guinée	138 110	144 630	149 869	-4,5	-3,5
Bahreïn	122 000	76 431	109 840	59,6	-30,4
Cameroun	121 563	118 238	116 578	2,8	1,4
Yémen	121 563	57 537	13 456	111,3	327,6
République-Unie de Tanzanie	106 304	108 362	103 432	-1,9	4,8
Guadeloupe	104 000	103 473	99 643	0,5	3,8
Total	79 904 881	71 621 329	66 407 198	11,6	7,8
Autres pays ou territoires déclarants ^a	962 004	1 259 355	1 387 549	-23,6	-9,2
Total déclaré ^b	80 866 885	72 880 684	67 794 747	11,0	7,5
Total mondial	195 261 458	181 982 976	165 234 028	7,3	10,1

Sources: D'après des renseignements figurant dans *Containerisation International Yearbook, 2001*, et des informations obtenues par le 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.

125. Dans les pays et territoires en développement, le taux de croissance a été de 11,0 %, avec un débit de 80,9 millions d'EVP, correspondant à environ 41,0% du débit mondial total. Ce taux dénote, là aussi, un certain fléchissement par rapport aux 7,5% enregistrés en 1998 où le débit dans les pays en développement avait atteint 72,9 millions d'EVP. Les pays qui ont connu une croissance à deux chiffres en 1998 et 1999 ont été Hong Kong (Chine), la Malaisie, les Philippines, l'Inde, le Brésil, l'Indonésie, l'Egypte, le Panama, le Mexique, l'Argentine, Oman, le Costa Rica, les Bahamas, la Colombie, le Bangladesh, Trinité-et-Tobago, le Maroc, Chypre, le Sénégal, Bahreïn et le Yémen. Le taux de croissance annuel dans les pays en développement 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 à l'absence de données pour certaines années.

126. On dispose de premiers chiffres concernant 2000 pour les 20 principaux ports à conteneurs du monde. Ces données figurent au tableau 42. Il en ressort que 8 de ces ports se trouvaient dans des pays ou territoires en développement et dans des pays socialistes d'Asie, les 12 autres, dans des pays développés à économie de marché, dont 6 en Europe, 4 aux Etats-Unis et 2 au Japon. Hong Kong (Chine) est resté en tête, avec une fois encore un taux de croissance à deux chiffres. Les dix premiers ports ont quasiment tous conservé leur rang, à l'exception de Busan et de Shanghai, qui sont passés respectivement devant Kaoshiung et Los Angeles. Pour ce qui est des autres ports, le changement le plus notable est l'avancée de Port Klang de la 15^{ème} à la 11^{ème} place. La moitié des ports ou presque ont signalé des taux de croissance à deux chiffres en 1999 et 2000.

TABLEAU 42

Les 20 principaux terminaux à conteneurs et leur débit, en 2000 et 1999

<i>Classement 2000</i>	<i>Classement 1999</i>	<i>Port</i>	<i>Débit (en EVP) - 2000</i>	<i>Débit (en EVP) - 1999</i>	<i>Variation 2000</i>	<i>Variation 1999</i>
1	1	Hong Kong (Chine)	18 100 000	16 210 792	11,7	11,2
2	2	Singapour	17 040 000	15 944 793	6,9	5,4
3	4	Busan	7 540 387	6 439 589	17,1	22,7
4	3	Kaoshiung	7 425 832	6 985 361	6,3	23,0
5	5	Rotterdam	6 275 000	6 343 242	-1,1	15,4
6	7	Shanghai	5 613 000	4 210 000	33,3	25,8
7	8	Los Angeles	4 879 429	3 828 852	27,4	67,1
8	6	Long Beach	4 600 787	4 408 480	4,4	29,4
9	9	Hambourg	4 248 000	3 738 307	13,6	12,0
10	10	Anvers	4 082 334	3 614 246	13,0	21,7
11	15	Port Klang	3 206 428	2 550 419	25,7	16,5
12	12	Doubaï	3 058 886	2 844 634	7,5	9,4
13	11	New York	3 006 493	2 863 342	5,0	21,3
14	14	Tokyo	2 960 000	2 695 589	9,8	16,1
15	13	Felixstowe	2 800 000	2 696 659	3,8	51,4
16	18	Bremerhaven	2 712 420	2 180 955	24,4	8,7
17	17	Gioia Tauro	2 652 701	2 253 401	17,7	55,6
18	16	Tanjung Priok	2 476 152	2 273 300	8,9	27,8
19	22	San Juan	2 392 749	2 084 711	14,8	11,9
20	20	Yokohama	2 317 393	2 172 919	6,6	-7,4

Source: *Containerisation International*, mars 2001 et *Port Development International*, avril 2001.

B. AMÉLIORATION DU RENDEMENT PORTUAIRE

127. Au cours de l'année, le port de Singapour a annoncé par deux fois des cadences de manutention de plus de 200 conteneurs à l'heure au terminal de Brani. En mars, le terminal a débité 210 conteneurs à l'heure et, en octobre, a effectué la manutention de 2 129 conteneurs en à peine plus de 10 heures. Un exploitant de terminal de Hong Kong (Chine) s'est targué d'avoir traité le chiffre record de 15 660 conteneurs (28 623 EVP) en 7 jours ou 168 heures. Ces productions représentent des débits annuels de plus de 1 million d'EVP par poste à quai. Certes, il s'agit là de résultats remarquables, mais, pour que le réseau de transport mondial fonctionne bien, il faut que les autres ports parviennent eux aussi à des niveaux de productivité satisfaisants. Cela vaut pour tous les ports, qu'ils soient situés dans des pays en développement ou ailleurs.

128. Une mauvaise exploitation des ports aboutit à la constitution de nœuds déficients sur le réseau de transport international et, parfois, appelle une prise de décisions à l'échelon le plus élevé pour y remédier. Le Président de la Fédération de Russie a fait état de pertes de 1,5 milliard de dollars par an dues à la médiocrité des services portuaires³ et indiqué que 70 millions de tonnes de marchandises russes transitaient maintenant par des ports baltes et finlandais.

129. Des conflits sociaux ont compromis les résultats dans quelques ports, notamment dans ceux d'entre eux qui aspiraient à poursuivre le processus de privatisation et à mettre fin à certaines pratiques restrictives. Plus tôt dans l'année, des grèves se sont produites dans plusieurs ports indiens où la manutention de certains chargements a dû être effectuée par l'armée. Le port de Chittagong (Bangladesh) a également été touché par des grèves. En Amérique du Sud, les services ont été perturbés dans certains ports chiliens et à Santos (Brésil). La Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF)⁴ prône actuellement la participation des syndicats au processus de réforme et de privatisation en tant que moyen de prévenir les conflits et de partager les avantages des gains de productivité.

130. Un autre moyen d'améliorer les résultats est de procéder à de nouveaux investissements pour faire face à l'accroissement du trafic et améliorer les services. Au cours de l'année, un certain nombre de ports ont annoncé des plans allant dans ce sens. Le port de Shanghai (Chine) envisage d'investir 220 millions de dollars dans la construction de cinq postes à quai conçus pour recevoir des navires de 15 mètres de tirant d'eau, afin d'assurer la desserte d'unités de 6 000 EVP à partir de 2005. Si ce projet d'aménagement est mené à terme, la superficie de la zone portuaire augmentera de plus de 38 km². Des ports mexicains ont annoncé, pour 2001, un budget d'investissement de 129 millions de dollars.

131. Cela étant, dans la plupart des ports, les investissements qui ont été faits l'ont été grâce à un effort conjugué des secteurs public et privé et ont constitué un volet important du processus de privatisation. En février 2000, South Asia Gateway, investisseur international avec P & O Ports comme actionnaire, a démarré un projet de 240 millions de dollars à Colombo (Sri Lanka), qui fera quadrupler la capacité du terminal, la portant à 1 million d'EVP en 2002. L'investissement de 10 millions de dollars pour l'aménagement pétrolier du port de Shianoukville (Cambodge) a été fait conjointement par le Gouvernement et Marubeni (Japon). Des organismes du secteur privé menant des activités en faveur du développement participent également aux efforts d'investissement. C'est ainsi, par exemple, que la Société financière internationale, l'une des institutions du groupe de la Banque mondiale, a apporté une partie des 50 millions de dollars investis à Rio Grande (Brésil) par l'exploitant local Wilson & Sons.

132. La mise en commun de ressources est aussi un procédé courant pour entreprendre de tels investissements. L'aménagement de 130 millions de dollars réalisé à Port-Saïd s'est fait avec A.P. Moller (Danemark) et ECT (Pays-Bas), outre la participation locale. Le Consortium d'aménagement portuaire

³ www.infomare.it/news/review/2000/b070800.asp, citant le Journal of Commerce, livraison du 7 août 2000.

⁴ Communication de M. K. Marges, secrétaire de la section des dockers de l'ITF à la Conférence sur la privatisation (Lisbonne, Portugal, 22-23 février 2000).

chargé de l'extension du port de Maputo (Mozambique), à l'exception du terminal à conteneurs, comprenait une entreprise de construction (Skanska - Suède), un opérateur portuaire (Liscont - Portugal) et des investisseurs locaux (Mozambique Gestores). Il a constitué une coentreprise avec l'administration portuaire, dans le cadre de laquelle cette dernière a apporté 49% du capital.

133. L'implication d'entreprises internationales de manutention des marchandises est jugée indispensable pour renforcer la position des ports existants dans le réseau de transport mondial. Deux accords conclus au cours du premier semestre de 2000 le montrent bien. ICTSI International Holdings Corporation (Philippines) figure au nombre des associés dans la société qui a remporté la concession du terminal à conteneurs de Dar es-Salaam (République-Unie de Tanzanie) et Dubai Port International a obtenu la concession du port de Djibouti en vue d'en faire un port d'éclatement régional.

134. Avec la participation d'opérateurs internationaux de manutention ou de compagnies maritimes à ces types d'investissements, on peut voir apparaître des ports complètement nouveaux qui ajoutent des nœuds au réseau de transport mondial et qui sont susceptibles d'inquiéter certains ports existants. En cours d'année, le feu vert a été donné à l'aménagement, pour 300 millions de dollars, du terminal à conteneurs de Tanger (Maroc) auquel participe Hesseantie, le plus gros exploitant portuaire de services conteneurisés de Belgique. Cet aménagement pourrait ébranler l'activité de transbordement d'Algésiras (Espagne) et ramène en mémoire des exemples récents: l'aménagement de Freeport (Bahamas) assumé par Hutchison Port Holdings et celui de Salalah (Oman) réalisé avec l'appui de Maersk-Sealand, l'une des plus grosses sociétés de transport par conteneurs.

135. Investir dans des équipements liés aux installations portuaires peut considérablement améliorer le rendement des ports. La construction du couloir Alameda, long de 32 kilomètres, qui raccordera les ports de Los Angeles et de Long Beach, sur la côte ouest des Etats-Unis, aux réseaux ferroviaires transcontinentaux de l'Union Pacific Railway et du Burlington Northern Santa Fe Railway s'est poursuivie comme prévue pendant l'année. Ce projet complexe vise à séparer et à améliorer les réseaux de transport routier et ferroviaire en éliminant plus de 200 passages à niveau, en regroupant quatre lignes de chemin de fer et en élargissant des voies rapides, ce qui fera diminuer le niveau de pollution, le bruit et le nombre d'accidents. Il est financé à l'aide de capitaux apportés par les autorités portuaires, d'un prêt fédéral et d'aides au transport, les prêts étant remboursés au moyen des redevances payées par les usagers. Une fois le projet achevé, les retards enregistrés en direction et au départ des ports seront sensiblement réduits.

136. De mauvais résultats peuvent avoir pour origine des problèmes extérieurs au port. Les barrages organisés par les camionneurs pour protester contre la hausse du prix des carburants, l'augmentation des frais d'assurance et la longueur du temps d'immobilisation dans l'enceinte portuaire, ont désorganisé la gestion des conteneurs dans certains ports de Floride (Etats-Unis) au premier trimestre de 2000. Au second semestre de l'année, on a commencé à hâter les procédures de dédouanement dans les ports espagnols, suite à la promulgation d'une loi n'autorisant le dédouanement de marchandises pour le compte de tiers que par des agents en douane agréés.

137. Enfin, les plaintes émises au sujet du niveau élevé des taxes portuaires montrent qu'il est besoin de prendre des mesures pour améliorer le rendement portuaire. A Santos (Brésil), la taxe moyenne de manutention par conteneur (350 dollars), qui était beaucoup trop élevée par rapport à celle appliquée dans les ports voisins, favorise la mise en œuvre de réformes portuaires. A Durban (Afrique du Sud), l'administration portuaire est convenue, dans certaines conditions, d'indemniser les sociétés de transports maritimes conteneurisés pour des retards d'accostage dépassant 16 heures et, parallèlement, a confié à des services spécialisés l'étude des problèmes rencontrés dans l'exploitation du terminal à conteneurs.

C. CHANGEMENTS INSTITUTIONNELS

138. Aujourd'hui, les entreprises internationales de manutention jouent un rôle important dans le trafic conteneurisé. Elles ont des débits élevés et tendent à offrir des services standard aux compagnies mondiales de lignes régulières. En 2000, celles qui ont traité plus de 5 millions d'EVP ont été PSA Corporation, Hutchison Port Holdings (HPH), P & O Ports et Stevedoring Services of America (SSA).

139. HPH a manutentionné quelque 22 millions d'EVP par l'intermédiaire de 136 postes à quai situés dans 18 ports, à savoir: Hong Kong, Shanghai, Yantian, Guanzou, Shenshen, Pearl River Delta, Shauntou et Xiamen en Chine; Yangon (Rangoon) au Myanmar; Port Klang, en Malaisie; Tanjung Priok, en Indonésie; Felixstowe, Thamesport et Harwich au Royaume-Uni; Rotterdam, aux Pays-Bas; Freeport, aux Bahamas; et Crisobal et Balboa au Panama. PSA Corporation a traité quelque 20 millions d'EVP par l'intermédiaire de ses installations à Singapour; à Dalian et Fuzhou en Chine; à Tuticorin et Pipavav en Inde; à Inchon en République de Corée; à Gènes et Venise en Italie; à Aden au Yémen; à Sines au Portugal et à Muara à Brunei. P & O Ports a manutentionné 8,3 millions d'EVP par l'intermédiaire de terminaux situés dans 24 ports, à savoir: Sydney, Melbourne, Brisbane et Freemantle en Australie; Buenos Aires en Argentine; Anvers en Belgique; Shekou, Tianjin et Qingdao en Chine; Nhava Sheva, Kandla, Chennai et Cochin en Inde; Tanjung Perak en Indonésie; Cagliari en Italie; Maputo au Mozambique; Port Qasim au Pakistan; Manille aux Philippines; Vostochny en Fédération de Russie; Colombo au Sri Lanka; Laem Chabang en Thaïlande; Southampton et Tilbury au Royaume-Uni et Newark aux Etats-Unis. Enfin, SSA a traité 5 millions d'EVP dans 60 installations situées pour l'essentiel aux Etats-Unis et dans 12 ports internationaux tels que Colón, Panama et Manzanillo au Mexique.

140. De plus petites entreprises internationales de manutention telles qu'ICTSI aux Philippines, qui a manipulé 2,7 millions d'EVP en 2000, peuvent avoir un chiffre d'affaires énorme, supérieur à 300 millions de dollars. Un certain nombre d'opérateurs nationaux développent progressivement leurs activités ou fusionnent avec d'autres à l'étranger. Ceres et Holt aux Etats-Unis sont en train de s'étendre, la première en Europe, la seconde dans les Caraïbes. Eurokai, de Hambourg, a fusionné avec BSL de Brême, pour créer Eurogate. Une entreprise de transports intérieurs, Urbaser, dont le chiffre d'affaires annuel est de 86 millions de dollars, est parvenue à implanter ses activités dans plusieurs ports espagnols.

141. Maersk-Sealand, grande compagnie de transports maritimes conteneurisés, est également une entreprise internationale de manutention qui exploite des terminaux réservés sur lesquels s'appuie son réseau mondial de transports maritimes. Cette compagnie, dont c'est la politique d'utiliser des terminaux qui lui soient exclusivement réservés, n'a pas réussi, en dépit d'interminables négociations avec PSA Corp. à obtenir l'exclusivité de telles installations à Singapour. A la fin de l'année, elle avait transféré ses activités dans un nouveau port malaisien voisin, Tanjung Pelepas, où elle a pris une participation de 30%.

142. Les activités de fusions et acquisitions d'opérateurs portuaires internationaux ont commencé à attirer l'attention des organes de réglementation. Vers la fin de l'année, la Direction IV de la Commission européenne, chargée de faire respecter les règles de la concurrence, a mis la société ECT, de Rotterdam, en demeure de faire connaître ses actionnaires dans les trois semaines. ECT devait, à l'origine, être vendue à parts égales à HPH et à un consortium néerlandais, en 1999. La Direction ayant considéré que la transaction conférait à HPH une position dominante sur le marché du transport conteneurisé en Europe du Nord, chacun des deux actionnaires a réduit sa participation à 35%. Jugeant que les 30% restants étaient détenus seulement temporairement par une tierce partie, la Direction a demandé des éclaircissements sur ce point et, finalement, a approuvé l'arrangement.

143. On s'est également préoccupé d'éventuelles intégrations verticales et horizontales lors de l'adjudication des terminaux chiliens en août 1999. Les instances réglementaires ont décidé que le concessionnaire d'un terminal ne pourrait pas détenir plus de 15% d'un terminal ou d'un port voisin et que toute partie intéressée (particulier, compagnie de navigation ou chargeur) à qui étaient dus plus de 25% du débit du terminal ou 15% du débit des ports voisins l'année précédente ne pourrait pas non plus détenir plus de 40% d'un terminal.

144. En 2000, le Gouvernement argentin a autorisé la fusion d'opérateurs au port de Buenos Aires et les chargeurs ont protesté contre cette concentration de services aux mains d'un nombre réduit de sociétés. TPR, en partie détenue par P & O Ports, a racheté TPA, faisant ainsi quadrupler la capacité du groupe, qui est passée à près de 2 millions d'EVP. Maersk-Sealand a pris une participation majoritaire dans le Terminal 4, propriété d'un groupe d'opérateurs locaux, et envisagerait, dit-on, d'investir 40 millions de dollars pour en accroître la capacité. De ce fait, les opérateurs qui étaient au nombre de cinq au port de Buenos Aires, ne sont plus que trois maintenant. On trouve néanmoins d'autres opérateurs à l'extérieur du port.: Exolgan a poursuivi ses activités au Dock Sud et un nouveau terminal était en cours d'aménagement à Zarate.

145. L'énorme force de frappe financière des entreprises internationales de manutention leur permet de solliciter les marchés financiers pour développer les installations portuaires. Vers la fin de l'année, PSA a réussi à collecter 900 millions de dollars en deux émissions d'obligations. ICTSI a vendu près de 30% de ses parts à des investisseurs institutionnels américains.

146. La mise en place d'autorités portuaires étroitement modelées suivant des principes commerciaux s'est poursuivie. Le Land de Brême (Allemagne) a décidé d'ériger son administration portuaire en société à responsabilité limitée, dont il constitue le seul propriétaire. Des mesures de ce genre ont déjà été prises à Anvers et à Gand ces dernières années. Pour disposer de toute la souplesse voulue dans l'accomplissement de sa mission commerciale, l'autorité portuaire de Rotterdam (RMPM) a été autorisée à créer une société holding, Mainport Holding Rotterdam (MHR), qui pourra participer à des activités logistiques et industrielles d'appui au port et à sa région sans avoir à requérir l'approbation du Conseil municipal.

147. Cela dit, dépendre totalement des marchés financiers n'est pas forcément toujours un avantage. Au premier trimestre de 2000, les analystes financiers ont jugé décevants les résultats d'ABP, qui dirige 23 ports britanniques (cotés à la Bourse de Londres), comparés à ceux de sociétés plus petites et plus dynamiques. Le rendement de l'actif de Mersey, par exemple, qui administre le port de Liverpool, a été de 17%, alors que celui d'ABP, après effacement d'une dette de 120 millions de dollars contractée pour un achat regrettable aux Etats-Unis, n'a été que de 11%.

148. Il n'en reste pas moins qu'il est nécessaire de recourir aux finances publiques pour les grands projets de développement. C'est ainsi qu'il est envisagé de faire financer à parts à peu près égales par les secteurs public et privé les 444 millions de dollars nécessaires à la construction du terminal Euromax projetée par les sociétés ECT et Nedlloyd, de Rotterdam. Le terminal, qui occupera une superficie de 125 hectares et sera doté d'un quai de 2,3 kilomètres de long, sera achevé d'ici 2004. Il est probable aussi que le projet d'aménagement d'un port à conteneurs en eau profonde à Wilhemshaven sera subventionné par le Gouvernement allemand.

149. L'implication du secteur public exige une approche impartiale, notamment au cours du processus de privatisation. Le Gouvernement indien a publié un contrat de concession type pour assurer le bon déroulement de la procédure d'adjudication. Celle-ci se déroulera en deux temps. Les soumissionnaires seront d'abord sélectionnés en fonction de leur expérience et de leur surface financière. Ils devront avoir déjà géré des terminaux; leur un appel d'offre devra porter sur la moitié de la capacité du terminal au minimum et 20% de leurs fonds propres devront correspondre à 50% du coût du projet au moins. Ensuite, les soumissionnaires retenus seront appelés à présenter les aspects techniques et les modalités financières de leur projet. L'Institut des Sciences et des Techniques de l'Équipement et de l'Environnement pour le Développement (ISTED)⁵ propose une approche de la gestion des risques permettant de parvenir à un dosage équilibré des fonds publics et des fonds privés consacrés aux concessions portuaires. Les risques identifiés aux niveaux de la construction et de l'exploitation des concessions portuaires seraient à répartir avec l'aide des organismes financiers qui participent au projet.

⁵ Rapport "Partenariats public-privé portuaires dans les pays en développement; Analyse, partage et gestion des risques", disponible en anglais et en français auprès de l'ISTED. Voir le site Web: www.isted.com.

150. Dans les régions qui ne sont pas mises en valeur, des investissements portuaires pourraient contribuer à améliorer sensiblement le niveau de vie. Au cours de l'année, l'Afrique du Sud a révélé qu'elle projetait d'aménager, à l'aide de capitaux européens, un port industriel en eau profonde sur une superficie 6000 hectares, où se trouvait initialement une raffinerie de zinc. La phase de construction s'accompagnera de la création d'environ 10 000 emplois.

D. BESOINS PARTICULIERS DES PETITS PORTS

151. Il existe, le long des côtes de l'océan Indien, nombre de petits ports qui pourvoient aux transports modernes et traditionnels. Ces derniers sont assurés par des dhows, petits bateaux à voile ou à moteur, qui transportent de petits chargements pour des détaillants ou des particuliers, y compris des produits destinés à la construction ou à de petites entreprises manufacturières.

152. Les gros dhows, qui peuvent transporter 200 à 300 tonnes environ, relâchent dans les ports du Golfe d'Aden, le long de la route Corne-côte est de l'Afrique/Pakistan-Inde (Gujerat) et le long des côtes de Malabar et de Coromandel. Ils assurent un trafic saisonnier, particulièrement intense le long de la Corne et de la côte est de l'Afrique entre décembre et juin. Les petits dhows, tels que ceux que l'on trouve en Afrique de l'Est ⁶ peuvent transporter de 30 tonnes (pour les dhows à voile) à 110 tonnes (pour les dhows à moteur).

153. Le gros des cargaisons provient de Doubaï (Emirats arabes unis), qui fait office d'entrepôt de marchandises dans le Golfe persique et où l'on construit des dhows également. Ce trafic s'accommode de modestes aménagements portuaires: un bassin peu profond et un quai à large tablier, de préférence, permettant le déchargement direct des marchandises sur les véhicules qui en assureront l'acheminement ultérieur. L'autorité portuaire qui gère les installations en est toujours le propriétaire. Toutes les opérations de manutention sont organisées et effectuées pour les propriétaires des marchandises ou leurs agents qui, en règle générale, prennent eux-mêmes livraison des marchandises. Ces opérations se déroulent, la plupart du temps, dans un secteur ancien du port, où l'eau est peu profonde. C'est ce qui se passe, notamment, dans les deux ports à conteneurs modernes d'Aden et de Salalah.

154. Le trafic qu'assurent les dhows maintient souvent un minimum d'activité économique dans des régions dévastées par l'homme. Au port de Bosaco (Somalie), grâce aux importations provenant de ce courant de trafic, l'activité économique est florissante et a exercé un tel pouvoir d'attraction sur la zone environnante que la population a quadruplé. On y utilise même des dhows à l'occasion pour exporter du bétail (par exemple des chameaux et des chèvres). En 2000, ce sont 567 navires qui ont fait escale à Bosaco où le débit portuaire a atteint 0,27 million de tonnes. Il peut être difficile de faire respecter des sanctions économiques internationales dans des pays où le trafic est assuré en partie par des dhows, d'autant que ce trafic est sujet à des pratiques illicites telles que la contrebande.

155. Les ports qui desservent ce trafic négligent souvent de fournir les installations et les services qui lui sont indispensables. S'ils étaient mieux équipés sur le plan sanitaire et si les mesures de sécurité concernant la multitude de personnes employées à la manutention et au dédouanement des chargements y étaient plus rigoureuses, les opérations s'y dérouleraient mieux et les pertes y seraient moins importantes. L'introduction d'un certain niveau de contrôle de la part des pouvoirs publics pourrait aussi amener une amélioration des conditions de travail des marins servant à bord des dhows.

⁶ Preliminary Study of the East African Informal Maritime Sector, par Geoffrey Boerne, Seafers International Research Centre, Department of Maritime Studies and International Transport, Université de Cardiff, Pays de Galles, Royaume-Uni (janvier 1999).

TABLEAU 40

Estimations du coût total du fret pour les importations dans le commerce mondial^a, par groupes de pays
(En millions de dollars)

Groupe de pays	Coût total du fret pour les importations	Valeur c.a.f. des importations	Coût du fret en pourcentage de la valeur des importations	Coût total du fret pour les importations	Valeur c.a.f. des importations	Coût du fret en pourcentage de la valeur des importations
	1980			1998		
Total mondial	44 978	430 855	10,44	101 828	1 221 278	8,34
Pays développés à économie de marché	478 286	1 425 979	5,49	184 060	3 807 351	4,83
Pays en développement ? total	10 432	77 757	13,42	12 073	104 868	11,51
<i>dont:</i>						
Afrique	10 929	123 495	8,85	26 874	361 696	7,43
Amériques	12 326	1 856 834	6,64	285 888	5 028 629	5,69
Asie	21 979	211 089	10,41	60 073	724 548	8,29
Europe	1 320	16 037	8,23	2 192	25 128	8,72
Océanie	318	2 477	12,84	616	5 038	12,23
	1990			1999		
Total mondial	173 102	3 314 298	5,22	284 869	5 280 577	5,39
Pays développés à économie de marché	117 004	2 661 650	4,40	180 528	4 010 305	4,50
Pays en développement ? total	56 098	652 648	8,60	104 341	1 270 272	8,21
<i>dont:</i>						
Afrique	9 048	81 890	11,05	12 625	105 178	12,00
Amériques	9 626	117 769	8,17	28 411	357 671	7,94
Asie	35 054	427 926	8,19	60 782	779 686	7,80
Europe	1 909	21 303	8,96	1 894	22 605	8,38
Océanie	461	3 760	12,26	628	5 133	12,24

Source: Estimations faites par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par le FMI.

^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, par manque d'informations ou pour diverses autres raisons.

l'océan Indien. Pour l'Afrique du Nord, qui possède un système de transport relativement plus performant que les autres régions du continent africain, le ratio est évalué à 10,3%. Les importations des pays africains sans littoral ont continué à pâtir du niveau élevé des coûts du fret, qui dénote avant tout une mauvaise organisation des transports, des moyens de transport peu performants, une piètre utilisation des éléments d'actif et des mécanismes déficients aux niveaux institutionnel, réglementaire et procédural et managérial, auxquels s'ajoute une infrastructure des transports inadéquate. Les ratios pour le Burkina Faso, le Burundi, l'Ethiopie, le Malawi, le Mali et le Tchad ont tous été supérieurs à 20%.

121. Les pays en développement d'Asie ont représenté 61,4% de la valeur des importations et aussi 61,4% du montant des dépenses de fret de l'ensemble des pays en développement, contre 59,3% en 1998.

Dans cette région, le coefficient de fret, qui a fluctué autour de 8% depuis 1990, a été de 7,8% en 1999, contre 8,3% en 1998. Au Moyen-Orient, où il avait été de 9,2% en 1998, il a été de 8,7% en 1999. Pour le reste de l'Asie, le ratio est tombé de 8,1% en 1998 à 7,6% en 1999.

122. Dans les pays en développement américains, le coût du fret en proportion de la valeur des importations est passé de 7,4% en 1998 à 7,9% en 1999. Ce ratio est imputable pour une large part au Mexique, principale nation commerçante de la région, dont le coefficient de fret a été de 6,2% en 1999. Le Mexique est intervenu pour 85,8% dans la valeur c.a.f. totale des importations de la sous-région (qui compte 43,7% des pays en développement de la région). Dans les pays du littoral occidental sud-américain, le coût du fret a été assez élevé, de 10,2% en 1999 contre 10,0% en 1998. Dans les pays du littoral oriental sud-américain, il a été de 8,6%. Pour ce qui est des pays américains sans littoral, le Paraguay et la Bolivie ont continué à payer des taux de fret élevés, de 11,3 et 12,1% respectivement.

123. En 1999, les pays en développement d'Europe ont enregistré une légère baisse des taux de fret, qui sont tombés à 8,4%, tandis que les pays insulaires en développement d'Océanie ont payé des taux de fret un peu plus élevés (12,2%). L'éloignement de leurs principaux partenaires commerciaux, les faibles quantités de marchandises transportées, les coûts de collecte et de transbordement sont aussi pour quelque chose dans le niveau élevé du coût du fret pour les pays insulaires en développement.

Chapitre VI

TRAFIC ET EFFICACITÉ DES SERVICES DE TRANSPORT

Le présent chapitre renseigne sur les tous derniers changements survenus dans le domaine du transport multimodal, notamment dans les services de transport de marchandises par chemin de fer, sur l'état des principales conventions relatives aux transports maritimes, sur le débat consacré aux transports à la Conférence des pays les moins avancés, qui s'est tenue à Bruxelles et sur les activités de formation de la CNUCED.

A. ÉVOLUTION OBSERVÉE DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT MULTIMODAL

Législation en matière de transport multimodal

156. Au cours du dernier quart du vingtième siècle, le transport de marchandises a subi de profondes transformations avec l'apparition de nouveaux moyens de transport et de communication plus performants. L'une des avancées les plus importantes a été l'invention et l'utilisation des conteneurs. Il y a eu aussi l'arrivée du transport multimodal, dans le cadre duquel l'acheminement des marchandises est assuré par différents modes de transport (route et chemin de fer, par exemple) sur la base d'un contrat unique. Au début du vingt-et-unième siècle, le transport de marchandises continue de subir de profondes mutations. De plus en plus de mouvements de marchandises sont multimodaux et s'effectuent d'entrepôt à entrepôt; ces transports peuvent être organisés exactement de la manière dont le souhaitent les clients et sont tout à la fois plus performants et plus rentables que des transports unimodaux fractionnés. Aujourd'hui les transports sont plus souvent qu'autrefois combinés avec d'autres services logistiques à valeur ajoutée, tels que le magasinage, le groupage et le dégroupage de différents chargements, l'emballage et le déballage de marchandises, le dédouanement, etc. La technologie de l'information commence aussi à jouer un rôle important dans la mise en place de transports polyvalents et plus efficaces. On utilise déjà des systèmes de transmission de données informatisées pour échanger des informations, établir les contrats de transport, ou "suivre à la trace" les marchandises pendant les opérations de transit, et il est probable que, dans un proche avenir, on les utilisera aussi pour remplir les fonctions des documents de transport traditionnels.

157. De nos jours, les expéditions de marchandises, du moins bon nombre d'entre elles, sont acheminées de porte à porte, par des entreprises de transport multimodal, sur la base d'un contrat de transport unique et d'un seul document de transport. Toutefois, ces opérations ne sont généralement ni réglementées ni cautionnées par une convention internationale ou une législation nationale sur le transport de marchandises.

158. En dépit de diverses tentatives pour mettre en place un cadre juridique uniforme régissant le transport multimodal, aucun régime international de ce genre n'a été institué. La Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises de 1980 n'a pas été ratifié par un nombre suffisant de pays pour entrer en vigueur. Les Règles CNUCED/CII applicables aux documents de transport multimodal, qui, elles, sont entrées en vigueur en janvier 1992, n'ont pas force de loi. Etant contractuelles par nature, elles ne pourront prendre effet si leurs dispositions sont contraires à celles de la loi impérative.

159. L'absence d'un cadre juridique international généralement acceptable dans ce domaine a conduit des gouvernements et des organismes intergouvernementaux régionaux ou sous-régionaux à prendre l'initiative de légiférer pour pallier les imprécisions et les problèmes qui se font jour dans le contexte actuel. D'aucuns s'inquiètent de la prolifération d'approches individuelles et éventuellement divergentes qui ajouterait à la confusion et au flou que l'on note déjà dans le régime juridique du transport multimodal.

160. La prolifération d'approches nationales différentes a incité un certain nombre d'organisations à se pencher sur le problème en vue de trouver des moyens d'y remédier. Le document élaboré par le secrétariat de la CNUCED sous le titre "Implementation of Multimodal Transport Rules" (UNCTAD/SDTE/TLB/2, en date du 27 juin 2001) passe en revue les règles et réglementations relatives au transport multimodal qui ont été adoptées ces dernières années aux niveaux national, régional et sous-régional. Il s'achève sur le constat que, si l'on souhaite depuis longtemps uniformiser la législation régissant le transport multimodal international, on n'y est pas encore parvenu. Ce problème retient toujours l'attention de diverses organisations internationales et intergouvernementales, de même que celle de certains gouvernements. Les travaux dans ce domaine important se poursuivent et demandent de toute évidence à être examinés dans une enceinte internationale, en priorité. On trouvera ci-après un extrait du document qui en donne en quelque sorte un résumé et les conclusions:

" ... Ainsi qu'il ressort de l'étude, certaines juridictions ont adopté le système de responsabilité "réseau" qui, dans le cas d'un dommage localisé, fait relever la responsabilité de l'entreprise de transport multimodal (ETM) des dispositions de la convention internationale ou de la législation nationale impérative applicable à l'étape du transport au cours de laquelle la perte ou le dommage s'est produit, si bien que la responsabilité de l'ETM varie selon l'endroit où se produit le dommage ou la perte. Dans le cas d'un dommage non localisé, la responsabilité de l'ETM est souvent régie par des dispositions législatives générales, ce qui peut créer des difficultés pour déterminer le régime applicable dans chaque cas.

Un certain nombre de législations, suivant l'approche de la Convention sur le transport multimodal, ont adopté un régime modifié de responsabilité "réseau" fondé sur la présomption de faute ou de négligence. Ces textes s'inspirent dans une très large mesure des dispositions de la Convention sur le transport multimodal et des Règles CNUCED/CCI applicables aux documents de transport⁷.

En règle générale, ces lois et réglementations s'appliquent aux contrats de transport multimodal lorsque le lieu de prise en charge, ou de livraison, des marchandises se trouve dans le pays qui rend les textes exécutoires. Cela veut dire que de telles lois et réglementations ont un champ d'application bien plus vaste et qu'elles ne valent pas uniquement pour le pays considéré ou la région.

Les dispositions des lois et réglementations en vigueur sont en général d'application obligatoire et, souvent, frappent de nullité toute disposition contractuelle qui leur est contraire. Il n'est donc pas possible d'utiliser des clauses et conditions types pour déroger à ces instruments.

En Amérique latine, les organisations régionales et sous-régionales ont des listes d'adhérents qui se chevauchent, certains pays étant membres de plus d'une d'entre elles. Ces organisations ont élaboré pour leurs membres des lois et des dispositions réglementaires en matière de transport multimodal, qui ne sont pas totalement uniformes, vu qu'elles appréhendent diversement certaines questions essentielles. Certains pays, tout en adhérant à plusieurs organisations, ont aussi promulgué des lois s'écartant de celles établies par ces organisations. Déterminer la loi qui s'applique dans un cas donné devient alors un problème crucial.

De toute évidence, on est loin d'être parvenu à uniformiser la législation régissant le transport multimodal. Actuellement, on peut dire qu'on ne sait pas très bien quelle est la loi applicable aux opérations de transport multimodal. Du fait qu'il n'existe pas de régime de responsabilité uniforme, que les lois et réglementations nationales sont disparates et qu'elles traitent diversement de questions essentielles telles que le régime de responsabilité, les limites de la responsabilité, le délai de prescription, etc., les parties ont des difficultés à évaluer à l'avance les risques encourus.

Lorsque la perte n'est pas localisée et que le tronçon sur lequel s'est produit la perte ou le dommage n'est pas déterminé, le problème est de même nature. Dans la pratique, on utilise généralement des documents aux clauses types, comportant des dispositions variables en matière de responsabilité; mais, vu que ces dernières sont contractuelles, elles sont ordinairement assujetties à des lois et réglementations nationales impératives et divergentes. La situation se complique encore lorsque le dommage se produit progressivement et pendant toute l'opération de transport.

⁷ On notera que les Règles CNUCED/CCI ont été élaborées en vue d'être incorporées dans les contrats de transport de marchandises et non dans le but servir de loi type pour la promulgation de lois nationales impératives. Il conviendrait d'être particulièrement attentif en incorporant des dispositions contractuelles telles que les Règles de la CNUCED dans des lois nationales impératives pour s'assurer que, conjuguées à des dispositions découlant de la Convention sur le transport multimodal, elles n'aient pas de conséquences imprévues.

La situation actuelle confuse et très insatisfaisante concernant les régimes de responsabilité applicables au transport de marchandises en général et au transport multimodal en particulier ont amené un certain nombre d'organisations à entreprendre l'étude de divers moyens d'améliorer les choses. Les solutions proposées vont de l'élaboration d'une nouvelle série de lois types à une convention internationale contraignante ou à une convention internationale non contraignante semblable à la Convention des Nations Unies sur les contrats de vente internationale de marchandises de 1980, à appliquer par défaut. Il est reconnu que des lois types applicables par entente contractuelle des parties ou un régime international non contraignant seraient beaucoup plus généralement acceptables, mais serviraient peu à promouvoir l'uniformité. Une convention internationale contraignante constituerait, en principe, le meilleur instrument pour assurer l'uniformité internationale, mais l'expérience a montré que les conventions internationales étaient difficiles à négocier et très lentes à prendre effet. Après vingt ans, la Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises n'est toujours pas entrée en vigueur et il est peu probable qu'elle entre en vigueur dans un avenir proche, même si un grand nombre de ses dispositions ont été utilisées dans l'élaboration de certaines législations nationales, régionales et sous-régionales.

Cela étant, c'est à l'échelon mondial et avec la participation concrète de toutes les parties intéressées qu'il conviendrait de décider de la nature et de la portée des dispositions à prendre. L'adoption de solutions nationales ou régionales individuelles ne pourrait qu'ajouter à l'incertitude existante et au manque d'uniformité, et, partant, porter préjudice à la communauté internationale. La coordination et la coopération internationale sont indispensables pour parvenir à une solution largement acceptable". (paragraphe 246 - 254).

Facilitation du commerce

161. En 2000, le Groupe de travail des procédures du commerce internationale du Centre des Nations Unies pour la facilitation du commerce et les transactions électroniques (CEFACT-ONU) a réalisé une mise à jour du Recueil des recommandations relatives à la facilitation du commerce. La version originale du Recueil avait été élaborée en 1994 par la CEE-ONU et la CNUCED pour aider ceux qui menaient des activités de facilitation du commerce, c'est-à-dire qui œuvraient à la rationalisation systématique des procédures et de la documentation utilisées dans le commerce international.

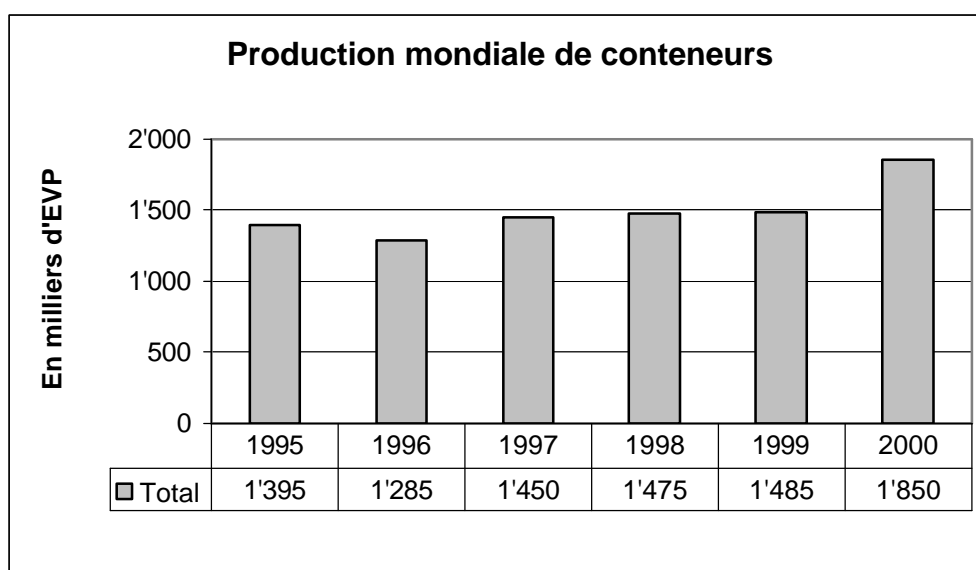
162. Le recueil est une compilation exhaustive et analytique: les recommandations y sont groupées sous des rubriques ayant trait au commerce en général, aux procédures et contrôles officiels (au niveau douanier, notamment), aux moyens et au matériel de transport, au mouvement de personnes, au transport de marchandises dangereuses, aux méthodes de paiement, à l'utilisation des techniques de l'information, aux pratiques commerciales et aux normes internationales. La version révisée du Recueil a été adoptée en mars 2001. Le version définitive est disponible depuis juin 2001 sur le site Web <http://www.unecefact.org>.

Secteur de la location de conteneurs

163. En 2000, la production mondiale de conteneurs a représenté 1,85 million d'EVP. Elle a ainsi augmenté de 24,6% par rapport à 1999 (voir graphique 9). Le fléchissement de la demande mondiale enregistré en 1998 suite au ralentissement des échanges internationaux a eu peu d'effet sur le niveau de la production de conteneurs en Chine. Vers 1999, nombre de fabricants ont fait faillite en République de Corée, dans la Province chinoise de Taiwan, en Inde et ailleurs, pour avoir été incapables de s'aligner sur les prix chinois. Dans les ports européens, un conteneur de 20 pieds en provenance de Chine se vendait entre 1 700 et 1 800 dollars. L'orientation à la baisse des prix des conteneurs depuis 1995 et 1999 tient principalement au niveau très bas des coûts de production, en particulier du coût de la main d'œuvre, en Chine. Le prix le plus bas enregistré en 1999, 1 350 dollars, a été celui, départ usine, de conteneurs de 20 pieds fabriqués en Chine.

164. Comme le montre le tableau 43, le conteneur normalisé pour marchandises solides est de loin le conteneur le plus fabriqué dans le monde. Sa production a augmenté de 29,3% en 2000. Les fabricants installés dans d'autres pays que la Chine ont commencé à diversifier leur production ou à se reconvertir dans d'autres secteurs plus spécialisés: conteneurs aux normes ISO, caisses mobiles ou autres conteneurs destinés aux transports intérieurs. Les sociétés européennes, dont la production a baissé de près de 50% depuis 1996, concentrent leur activité sur la fabrication de caisses mobiles et de conteneurs frigorifiques. La production de conteneurs frigorifiques a augmenté de 11,1% en 2000. Celle de caisses mobiles a plus que doublé en 1999 par rapport à celle de 1995 et a encore augmenté de 4,4% en 2000.

GRAPHIQUE 9
Production mondiale de conteneurs



Source: *Containerisation International*, février 2001.

Note: Les totaux recouvrent les conteneurs maritimes et d'autres types de conteneurs.

TABLEAU 43
Production mondiale de conteneurs par grandes catégories, 1999 et 2000

Type de conteneur	1999	2000
Conteneurs normalisés et hors-cotes pour marchandises solides	1 230 000	1 590 000
Conteneurs spéciaux pour marchandises solides	65 000	64 000
Conteneurs réfrigérés	90 000	100 000
Conteneurs-citernes	12 000	12 000
Conteneurs européens (caisses mobiles)	45 000	47 000
Conteneurs à usage intérieur (Etats-Unis)	43 000	37 000
Total	1 485 000	1 850 000

Source: *Containerisation International*, février 2001.

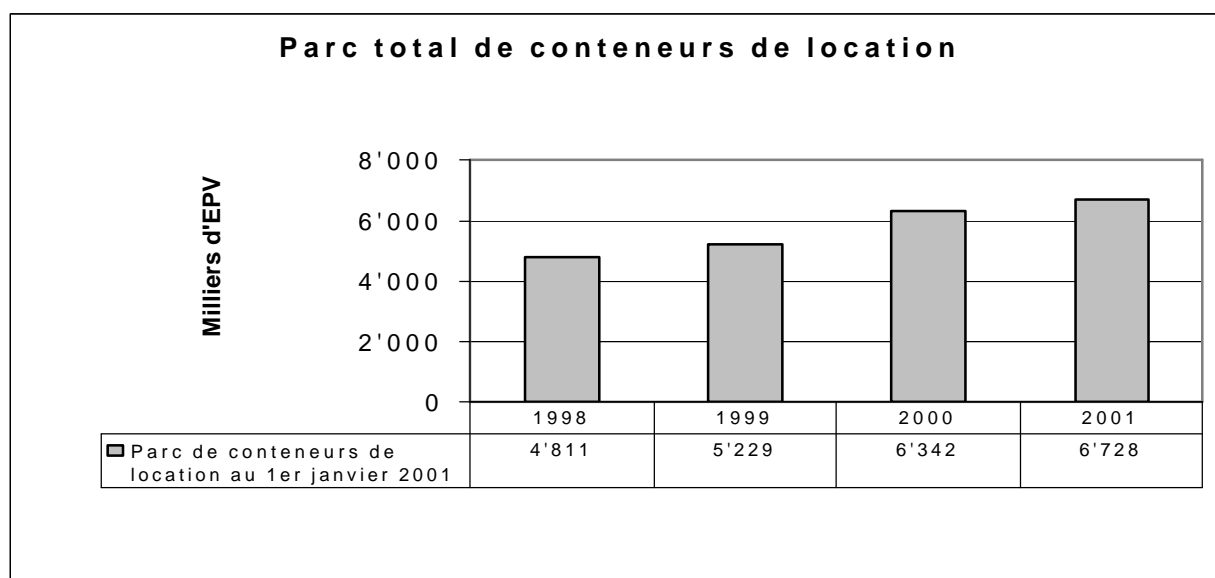
Note: Certains totaux pour 2000 sont des estimations.

165. Le secteur de la location de conteneurs a été perturbé par le ralentissement des échanges mondiaux, leur reprise ultérieure et les perspectives incertaines de la fin de l'année 2000. Le parc de conteneurs de location a augmenté de 8,6% en 1998, vigoureusement progressé de 21,3% en 1999 et augmenté encore d'un modeste 6,0% en 2000 (voir graphique 10). La demande de conteneurs de location a été stimulée par l'accroissement la capacité cellulaire des navires (voir tableau 7 du chapitre II) et la nécessité de repositionner les conteneurs sur les liaisons commerciales au trafic déséquilibré.

166. Les bueurs de conteneurs ont acheté d'importantes quantités de conteneurs neufs en 1997 et 1998. On estime qu'environ 1,5 million d'EVP ont été stockés début 1999 en prévision d'une augmentation des

prix des unités neuves. Il en est résulté un excédent de conteneurs neufs dans le parc de location, qu'est venue aggraver l'accumulation de vieux conteneurs inutilisés dans les régions du monde où la demande est faible, en particulier en Europe et en Amérique du Nord. Le taux d'utilisation est tombé en dessous de 81% en 1999 et n'était plus que de 79% au 1^{er} janvier 2000.

GRAPHIQUE 10

Parc total de conteneurs de location

Source: IICL Annual Leased Container Fleet Survey, 1998 à 2001.

167. Début 2000, environ 45% du parc de conteneurs de location étaient loués à long terme, le reste étant en master lease ou hors fret. Bien qu'ayant réduit leurs achats et abaissé leurs coûts d'exploitation grâce aux techniques informatiques, les loueurs continuent de fonctionner avec de faibles marges de bénéfice, car le taux d'utilisation des conteneurs et les tarifs de location sont très bas.

168. Ainsi que le montre le graphique 11, les tarifs de location et les prix des conteneurs neufs ont évolué de conserve, atteignant leur niveau le plus bas en 1999. Pour les conteneurs loués à long terme, généralement des boîtes neuves, le tarif journalier le plus bas a été de 0,70 dollar, ce qui les a rendus plus intéressants que les boîtes en master lease dont les tarifs de location journaliers, en légère régression seulement, se situaient un peu au-dessus de 1,20 dollar, les charges fixes étant élevées. Les tarifs de location, comme les prix des conteneurs neufs, se sont légèrement redressés en 2000.

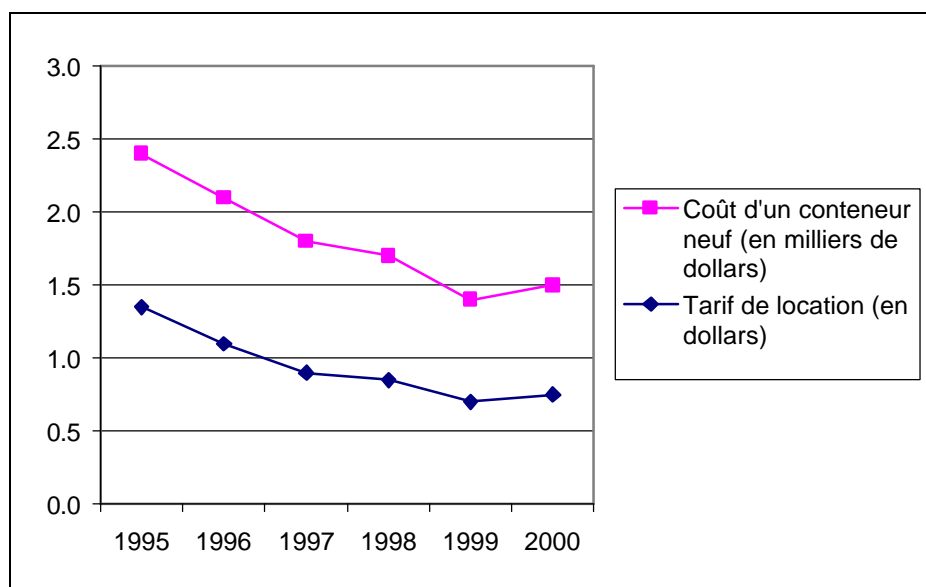
169. Les prix des conteneurs neufs se sont mis à grimper à la mi-2000 lorsque les différentiels de prix ont commencé à se réduire en Chine. Toutefois, il n'était pas certain que cette tendance se confirme, car elle résultait de la hausse du coût de la matière première, de l'intensification de la demande de conteneurs neufs dopée par la reprise économique en Asie du Sud-Est et du regroupement de plusieurs fabriques chinoises.

170. Le graphique 12 met en évidence le renversement de tendance des prix de différents types de conteneurs. Le prix d'un conteneur normalisé pour marchandises solides de 20 pieds, neuf, était d'environ 1 500 dollars en 2000, en augmentation de 100 dollars par rapport à 1999. Les prix des conteneurs de 40 pieds et de 40 pieds HC, départ usine, sont allés en se rapprochant et ont évolué dans la même direction depuis 1995. Vers la mi-2000, ils ont encore augmenté, d'approximativement 160 dollars par rapport à ceux qui prévalaient un an plus tôt.

171. Les perspectives à court terme pour la demande de matériel de location sont encourageantes. Le taux d'utilisation moyen atteignait 84,4% fin 2000, taux analogue à celui de la fin de l'année 97, mais supérieur à ceux de 1998 et 1999, qui avaient été de 79 et 81% respectivement. L'augmentation des prix des conteneurs neufs est susceptible aussi d'inciter les opérateurs à louer plutôt qu'à acheter.

GRAPHIQUE 11

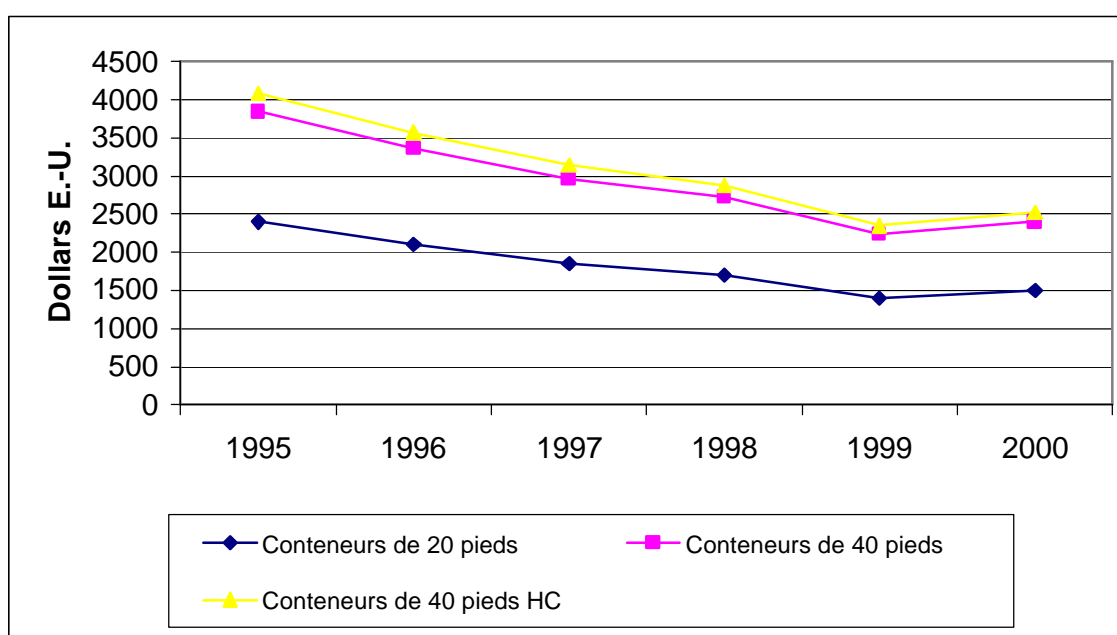
Evolution des prix des conteneurs neufs et des tarifs de location



Source: *Containerisation International*, juillet 2000.

GRAPHIQUE 12

Evolution des prix de différents types de conteneurs normalisés pour marchandises solides



Source: *Containerisation International*, septembre 2000.

172. A l'heure actuelle, la Chine, qui assure près de 70% de la production mondiale d'unités de 20 pieds, est le premier producteur de conteneurs. D'après les estimations qui ont été faites pour 1999, les entreprises chinoises ont satisfait environ 85% de la demande mondiale de conteneurs pour marchandises solides, équivalant à plus de 1,05 million d'EVP. Des réductions de capacité de production de 10 à 15% en 1999 et 2000 et la forte demande dont font l'objet, cette année, les conteneurs normalisés ont contraint les usines chinoises à faire des heures supplémentaires et à reprendre des chaînes de production affectées au départ à la fabrication de conteneurs spéciaux.

Impact des technologies de l'information sur le transport et la facilitation du commerce

173. C'est au degré d'utilisation des sites et des portails Internet pour les activités journalières des prestataires de services et les transactions commerciales entre différentes parties que se mesure le mieux l'impact des technologies de l'information sur le transport et la facilitation du commerce. On voit ainsi que des sociétés adeptes des nouvelles technologies ont pénétré le marché des transports et des activités maritimes dans le but d'offrir des services de courtage, mais ont eu des difficultés à se constituer en alternatives viables aux entreprises existantes. On voit aussi que des sociétés en place ont créé des filiales informatiques pour donner un coup de fouet à leurs propres activités.

174. En mars 2000, HPH a mis en service son portail Internet pour compléter les activités portuaires de la compagnie. Ce portail a été reconfiguré début 2001 pour offrir des solutions logistiques permettant aux sociétés qui expédient des marchandises aux quatre coins du monde de le faire de la façon la plus simple et la plus efficace possible (www.line.net). Actuellement, ce portail s'adresse à la communauté des transitaires, des demandeurs et des fournisseurs de moyens de transport, des banques, des compagnies d'assurance et des organismes gouvernementaux, et couvre tous les modes de transport et tous les types de chargements. Planification, chargement et routage d'activités de transport, documentation électronique et réservation en ligne, suivi des colis, ravitaillement en vivres, fournitures et pièces détachées des navires et des ports sont au nombre des services proposés aux utilisateurs.

175. Dans le domaine maritime, il existe actuellement trois grands portails prévoyant d'offrir des services en ligne pour les calendriers des appareillages, les tarifs, les demandes de réservation de chargeurs, les connaissements, les systèmes de localisation et de suivi des marchandises ainsi que pour les paiements. Le site de commerce électronique IITTRA (www.intra.com), est adossé à P & O Nedlloyd, Hamburg Süd, CMA-CGM, Maersk-Sealand, Mediterranean Shipping Company et Hapag-Lloyd. Un programme pilote de localisation et de suivi a été lancé en février 2001. GT Nexus et CargoSmart sont d'autres sociétés qui se sont lancées dans la réservation en ligne de conteneurs.

176. GTNexus (www.gtnexus.com) est le fruit d'un partenariat entre une société internaute gérant des expéditions conteneurisées (Tradiant) et des compagnies maritimes (APL, ANZDL, Canada Maritime, Cast, Contship Containerlines, Lykes Lines, TMM Lines, Hanjin, Hyundai K-Line, Mitsui OSK Lines, Senator Lines, Yang Ming et Zim). La société a intégré ses applications de logistique électronique aux systèmes de back-office de ses partenaires du secteur des transports maritimes. En mai 2001, Hewlett Packard, le troisième plus gros importateur d'électronique des Etats-Unis, est convenu de gérer tous ses transports mondiaux en passant par GTNexus.

177. CargoSmart (www.cargosmart.com) est le site de commerce électronique créé par OOCL, qui offre tous les services mentionnés plus haut. COSCO Containers Lines et MISC y participent depuis peu. Tous ces portails cherchent à offrir en permanence au chargeur les meilleures informations qu'il lui soit possible de trouver afin de l'attirer et de le fidéliser.

B. SERVICES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANS L'INDUSTRIE FERROVIAIRE

178. Le transport de marchandises par voie terrestre s'inscrit tout naturellement dans le prolongement du transport maritime. Le pétrole brut et les marchandises solides transportées en vrac sont acheminés par oléoducs, chemins de fer et transporteurs à courroie longue distance. Dans le trafic de ligne, c'est surtout le transport routier qui prédomine, notamment sur les petites et moyennes distances. Les premiers services ferroviaires pour l'acheminement longue distance des cargaisons des lignes régulières ont été mis en place dans les années 80, avec des trains porte-conteneurs à double hauteur de gerbage qui allaient de la côte ouest de l'Amérique du Nord vers Chicago et d'autres destinations intérieures. Dès lors, il commence à devenir manifeste que le recours au rail, plutôt qu'à la route, pour transporter ces marchandises, outre qu'il permet de réaliser des économies, présente également des avantages pour l'environnement.

179. L'amélioration des services ferroviaires reste une gageure tant pour l'industrie que pour les pouvoirs publics. Fusions de compagnies de chemin de fer, privatisation de services et nouveaux investissements constituent quelques-unes des voies explorées par les pays pour y parvenir.

Fusions de compagnies de chemin de fer aux Etats-Unis

180. Aux Etats-Unis, les fusions visaient jadis à constituer un réseau relativement fluide de bout en bout avec peu de chevauchements, et à rendre les compagnies de chemin de fer rentables. Cela a encore été le cas de fusions récentes telles que celle qui est intervenue entre CN (Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada) et US Illinois Central et qui a engendré un accroissement du trafic de 120% en un an d'exploitation, ou bien de la fusion, en février 2000, de la branche Floride de Rail America avec RailTex de San Antonio (Texas, Etats-Unis), qui a donné naissance à l'un des plus gros exploitants de voies ferrées régionales et de lignes de transport à courte distance et qui a été largement plébiscitée par les usagers.

181. En revanche, la reprise de Conrail par Norfolk Southern Corp. et CSX Corp. en 1999 et la fusion de Southern Pacific Railway Corp. et de Union Pacific Corp. en 1996 ne se sont pas faites en douceur. Les services ont été désorganisés et ont entraîné des retards importants, qui ont occasionné des coûts imprévus relativement élevés pour les chargeurs. C'est ce qui explique pourquoi la proposition de fusion entre CN et Burlington Northern Santa Fe (BNSF), présentée en février 2000 en vue de donner naissance à la plus grande compagnie de chemin de fer d'Amérique du Nord, a été accueillie avec quelque circonspection.

182. Les chargeurs ont vivement réagi aux résultats décevants de ces grandes fusions auprès du United States Surface Transportation Board (STB), ce qui a amené ce dernier à examiner les programmes et les procédures de fusion à la lumière de la situation ferroviaire du moment et à décider, en mars 2001, de mettre en place un moratoire de 15 ans sur les fusions. Ce moratoire a été entériné ultérieurement par la Cour d'appel des Etats-Unis pour le District of Columbia Circuit. Peu après, CN et BNSF ont décidé d'abandonner leur projet de fusion.

183. Le STB estimait que le principe directeur de sa politique en matière de fusion devait être de considérer si le projet de fusion était d'intérêt général et contenait des dispositions propices à accroître la concurrence. Ce dernier point était important, car il n'y avait plus que 7 chemins de fer de la Classe 1 en 2000 contre 30 en 1976. Les chargeurs, quant à eux, étaient d'avis que le manque de concurrence entre les chemins de fer mettait désormais leurs clients dans l'impossibilité de rester compétitifs.

Privatisation pour une amélioration des services

184. L'Australie a mis en œuvre un programme de privatisation dans son secteur ferroviaire. Le processus visant à transformer le système d'exploitation des chemins de fer, public et très réglementé, en un système privé, compétitif, librement accessible et souple s'est déroulé entre 1997 et 1999, avec notamment le passage de V/Line freight et de Australian National aux mains de propriétaires privés. Cette initiative a présidé à la naissance de diverses compagnies de chemin de fer concurrentes ayant chacune leurs spécificités, à la création d'un groupe d'exploitants de services réguliers tels que Lachlan Valley, Northern Rivers et Anstrac ainsi qu'à la constitution, en appui, d'un groupe de prestataires de services spécialisés dans les locomotives, les wagons, l'entretien et le recrutement de personnel roulant. En 2000, il était prévu de vendre trois autres compagnies de chemins de fer exploitées par l'Etat, à savoir FrightCorp, Westrail Freight et National Rail, pour consolider les avantages liés à la privatisation.

185. La possibilité de faire participer des acteurs étrangers au processus de privatisation est une option qu'étudie le Royaume-Uni. Certains groupes de transporteurs du pays ont appuyé cette démarche, mais d'autres parties ont estimé que les opérateurs nationaux n'étaient pas en mesure pour le moment de rivaliser avec les compagnies étrangères dont il est vraisemblable que les offres seraient plus élevées.

Investissements et développement des services

186. Début 2000, le Gouvernement australien a affecté 150 millions de dollars à l'exécution de son cinquième plan quinquennal visant à moderniser et à améliorer l'infrastructure ferroviaire du pays. Plus de 60% des fonds ont été alloués à la Nouvelle-Galles du Sud, environ 20% à l'Etat de Victoria et moins de 10% à chacun des Etats d'Australie-Occidentale et d'Australie-Méridionale. L'investissement et le mode de répartition devaient permettre d'améliorer les horaires et la fiabilité des services dans un certain nombre de couloirs. Dans celui de Melbourne-Adélaïde, le temps de transit devait être réduit à 10 heures; dans ceux de Perth-Adélaïde et de Melbourne-Brisbane (via Sydney), il devait être réduit de trois heures et demie et de cinq heures respectivement.

187. Les investissements ferroviaires ont souvent été faits pour permettre aux ports de desservir un plus vaste hinterland. Le Gouvernement flamand (Belgique) prévoit de doter le port d'Anvers d'un deuxième accès ferroviaire. Il envisage également de mettre en service une nouvelle ligne septentrionale plus courte pour que le port puisse desservir des destinations terrestres d'Europe de l'Est.

188. Les investissements en infrastructures ferroviaires et services auxiliaires sont considérés comme favorisant un mode de transport respectueux de l'environnement constituant une alternative au transport routier dans les zones à forte densité de population. En 2000, la Commission européenne a approuvé l'octroi d'une subvention néerlandaise pour la construction et l'extension de deux terminaux ferroviaires intermodaux (RSC Rotterdam et European Container Terminal). Cette subvention, qui n'excède pas 20% du montant total des investissements, permettra aux opérateurs des terminaux d'offrir à leurs clients des tarifs de manutention plus bas et de faire baisser progressivement la demande de transports routiers.

189. Par ailleurs, sur les réseaux existants, le trafic ferroviaire a augmenté, en particulier les services intermodaux au départ des ports maritimes allemands. Le premier semestre de l'année 2000 a vu un accroissement des services de trains-blocs d'Intercontainer-Interfrigo (ICF) qui dessert la Hongrie à partir de Bremenhaven et Hambourg. Le débit a été de 19 800 EVP, en augmentation de 25% par rapport à la période correspondante de 1999.

190. Il est à ajouter que certains pays sont entrain d'élaborer des programmes ambitieux pour promouvoir le transport ferroviaire sur des régions plus vastes. Selon une étude récente du Ministère brésilien des transports, il était inévitable que l'activité ferroviaire s'intensifie en Amérique du Sud. L'accroissement du trafic, s'il est vrai qu'il devrait principalement concerner les mouvements de marchandises conteneurisées passant par Santos et Rio de Janeiro, a néanmoins des incidences pour les partenaires commerciaux du Mercosur. La Chine, de même, a placé la réalisation du pont terrestre continental eurasien tout en haut de sa liste de priorités. Cette route de 12 500 kilomètres de long reliera les ports de Lianyungang (Chine) et de Rotterdam (Pays-Bas).

C. ÉTAT DES CONVENTIONS

191. 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 adoptées sous les auspices de la CNUCED, à fin juin 2001. Des informations complètes et actualisées sur ces conventions, ainsi que sur d'autres conventions pertinentes, sont disponibles sur l'Internet. L'Organisation maritime internationale (OMI), par exemple, gère un site Web sur lequel figure l'état de ses conventions (<http://www.imo.org/home.html>). De même, les conventions ayant un rapport avec le travail peuvent être trouvées sur le site <http://ilo.org> de l'Organisation internationale du travail (OIT) et plus précisément sur le site <http://ilolex.ilo.ch:1567/public/english/docs/convdisp.htm>. Celles ayant un rapport avec les transports se trouvent sur le site Web de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI): <http://www.uncitral.org/english/texts/transport/transportindex.htm>.

ENCADRÉ 3		
Etats contractants à quelques conventions relatives aux transports maritimes, au 1 ^{er} août 2001		
Titre de la Convention	Date d'entrée en vigueur ou conditions d'entrée en vigueur	Etats contractants
Convention des Nations Unies relative à un code de conduite des conférences maritimes, 1974	Entrée en vigueur le 6 octobre 1983	Algérie, Allemagne, Arabie saoudite, Bangladesh, Barbade, Belgique, Bénin, Bulgarie, Burkina Faso, Cameroun, Cap-Vert, Chili, Chine, Congo, Costa Rica, Côte d'Ivoire, Cuba, Danemark, Egypte, Espagne, Ethiopie, Fédération de Russie, Finlande, France, Gabon, Gambie, Ghana, Guatemala, Guinée, Guyana, Honduras, Inde, Indonésie, Iraq, Italie, Jamaïque, Jordanie, Kenya, Koweït, Liban, Madagascar, Malaisie, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mexique, Mozambique, Niger, Nigéria, Norvège, Pakistan, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Portugal, Qatar, République centrafricaine, République de Corée, République démocratique du Congo, République tchèque, République-Unie de Tanzanie, Roumanie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Sénégal, Sierra Leone, Slovaquie, Somalie, Soudan, Sri Lanka, Suède, Togo, Trinité-et-Tabago, Tunisie, Uruguay, Venezuela, Yougoslavie, 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, Egypte, Gambie, Géorgie, Guinée, Hongrie, Jordanie, Kenya, Liban, Lesotho, Malawi, Maroc, Nigéria, République tchèque, République-Unie de Tanzanie, Roumanie, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Sénégal, Sierra Leone, Tunisie, Ouganda, Zambie (28)
Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises	Pas encore entrée en vigueur ? 30 parties contractantes	Burundi, Chili, Géorgie, Liban, Malawi, Maroc, Mexique, Rwanda, Sénégal, Zambie (10)
Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires, 1980	Pas encore entrée en vigueur ? 40 parties contractantes représentant au moins 25% du tonnage mondial conformément à l'Annexe III de la Convention	Bulgarie, Côte d'Ivoire, Egypte, Géorgie, Ghana, Haïti, Hongrie, Iraq, Jamahiriya arabe libyenne, Mexique, Oman (11)
Convention internationale sur les privilèges et hypothèques maritimes, 1993	Pas encore entrée en vigueur ? 10 parties contractantes	Fédération de Russie, Monaco, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Tunisie, Vanuatu (5)
Convention internationale sur la saisie conservatoire des navires, 1999	Pas encore entrée en vigueur ? 10 parties contractantes	Bulgarie, Estonie (2)

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

D. TRANSPORTS ET DÉVELOPPEMENT DANS LES PAYS LES MOINS AVANCÉS

192. La troisième Conférence des Nations Unies sur les pays les moins avancés (LDC III) s'est tenue à Bruxelles (Belgique) en mai 2001 et a comporté un débat sur les transports et le développement. Il est nécessaire de mettre en place un réseau de transport national et international homogène pour faciliter les relations commerciales entre les régions qui disposent d'excédents et celles qui souffrent de pénuries. Les services de transport sont des éléments indispensables pour permettre l'intégration de différentes régions au sein d'un pays et avec les pays voisins ainsi que pour assurer l'accès aux marchés.

193. L'insuffisance des services de transport et leur coût élevé entravent les échanges internationaux des 49 PMA, qui exportent des biens de faible valeur et peu différenciables. En 1999, sur un volume total d'importations c.a.f. évalué à 27,5 milliards de dollars, le coût total du fret dans les PMA a été estimé à 5 milliards de dollars. L'existence d'un système de transport qui fonctionne est aussi une condition préalable à l'investissement étranger direct dans un pays. En 1998, les entrées d'IED n'ont représenté que 0,3% des flux mondiaux.

194. Dans un certain nombre de PMA, la création de partenariats entre le secteur public et le secteur privé a amélioré l'efficacité des transports et apporté des fonds pour développer les infrastructures. C'est ainsi, par exemple, que la participation récente du secteur privé à la gestion d'un terminal à conteneurs dans un PMA d'Afrique de l'Est a permis de doubler la productivité des activités de manutention. Les pouvoirs publics devraient encourager l'instauration de tels partenariats et promouvoir dialogue et consultations entre le secteur public et le secteur privé sur une base régulière, en tant que moyen d'améliorer l'efficacité des transports.

195. Les transports jouent un rôle extrêmement important dans le processus de développement des PMA sans littoral, qui est fondé sur le commerce. La mise en place de couloirs régionaux de transport et l'adoption de règles et de normes communes sont indispensables pour améliorer le transport en transit. Des pays en développement sans littoral et de transit ont conclu un certain nombre d'accords bilatéraux et régionaux destinés à fournir un cadre juridique pour les opérations de transport en transit, bien fait que la mise en œuvre de ces accords exige beaucoup d'efforts et d'attention.

196. Les gouvernements doivent se concerter au sujet de l'affectation des ports, terminaux, routes et autres infrastructures au trafic international et s'abstenir de prélever des taxes ou des redevances excessives sur les opérations de transit. La mise à niveau des pratiques et des normes de gestion des ports et des transports améliorera la qualité et la fiabilité des services de transport. L'utilisation des technologies de l'information et la formation à la gestion sont des moyens relativement peu coûteux d'améliorer l'efficacité des transports. Des entrepreneurs de transport de neuf PMA, à ce jour, ont mis à profit le système d'informations anticipées sur les marchandises (SIAM) de la CNUCED pour améliorer la gestion du matériel de transport et des marchandises.

197. Il y a lieu d'ajouter que, tout en étant soutenus au plan international, les gouvernements des PMA devront centrer leur attention sur l'efficacité des transports et prendre des mesures pour harmoniser leurs procédures administratives et renforcer la capacité commerciale des prestataires nationaux de services de transport. Cela permettra d'optimiser l'utilisation des installations existantes et, partant, de réduire les besoins de financement en infrastructures. Les transports, devenus alors plus efficaces, présideront au déclenchement du développement économique des PMA.

E. AUTRES FAITS NOUVEAUX

198. La mise à disposition d'une capacité de formation locale rendant possibles des réformes structurelles contribuant à l'organisation de services de transport efficaces demeure l'un des principaux objectifs de la CNUCED. Le programme TRAINMAR a été élaboré dans les années 80 dans le but de mettre en place et de renforcer des institutions de formation locales assurant, en matière de transport maritime, une formation de qualité bien adaptée au contexte local. Il se caractérise aussi par son recours à la technologie moderne et à la coopération entre les pays. Actuellement, les activités du programme se déroulent à deux niveaux: il

y a celles menées par les instituts locaux constituant le réseau mondial TRAINMAR et celles menées spécifiquement par la CNUCED pour fournir un appui au réseau.

199. Les membres du réseau ont pour tâche de fournir des services de formation adaptés aux besoins locaux et, en particulier de concevoir et de diffuser des cours de formation. Environ 50 instituts de formation exploitent leur association avec le programme TRAINMAR et proposent, tous les ans, quelque 10 000 places pour des cours de formation mis à disposition et échangés par l'intermédiaire du réseau. Certains instituts forment jusqu'à 1 000 personnes dans le cadre de l'éventail complet de cours qu'ils offrent.

200. TRAINMAR fonctionne en Afrique depuis 1980 et est entré dans une nouvelle phase avec l'élaboration du cycle de formation "Certificat portuaire" (encadré 4). Dans la région Asie/Pacifique, on trouve des centres TRAINMAR dans les pays suivants: Egypte, Sri Lanka, Inde, Népal, Thaïlande, Malaisie, Philippines et Papouasie-Nouvelle-Guinée. Un système d'échange de données informatisées a été créé à l'échelon régional. Son fonctionnement est financé par le Campion College de Katmandou (Népal) (www.geocities.com/trainmar). On cherche actuellement un financement pour assurer la mise à niveau de la capacité de formation locale, en particulier dans le domaine du transit. En 2000, 61 cours portant principalement sur la formation à la gestion portuaire et sur la logistique des transports ont été dispensés dans la région à 859 stagiaires. Début 2001, il a été décidé d'intégrer, dans la région, une série de cours provenant des centres sud américains. Des formateurs seront formés pour assurer la viabilité de la formation.

ENCADRÉ 4

Certificat de gestion portuaire de la CNUCED

En 1993, un Groupe intergouvernemental d'experts des ports de la CNUCED a proposé la création d'un diplôme de gestion portuaire pour les cadres des entreprises de la communauté portuaire. Suivant ces recommandations, le secrétariat de la CNUCED a entrepris d'étudier les moyens d'organiser un cours de formation à la gestion portuaire à l'effet de développer les capacités des pays en développement pour qu'ils soient mieux à même de maîtriser les nouveaux défis que leurs ports pourraient être amenés à relever.

Le programme de formation du "Certificat portuaire" a été établi, tout comme les supports audio-visuels qui l'accompagnent, grâce à l'appui financier de la Belgique. Le cycle de formation de 210 heures, qui repose sur la méthodologie TRAIN X, a été préparé en français et comprend 8 modules couvrant toutes les questions qu'un cadre portuaire doit maîtriser pour remplir efficacement son rôle et être à la hauteur des enjeux du futur.

A l'issue de la phase pilote organisée avec trois ports africains (Dakar, Libreville et Cotonou), la formation a été dispensée par deux fois et s'est bien terminée pour 93 des stagiaires qui l'ont entreprise. Concrètement, cette formation s'adresse à des cadres qui en suivent les modules sur un an généralement, en vue d'obtenir le certificat portuaire qui n'est délivré qu'aux participants ayant soutenu avec succès un mémoire à la fin de leur formation.

Une évaluation de l'impact de cette expérience pilote a été effectuée récemment par une équipe de trois consultants, qui ont remis leur rapport en mai 2001. Cette évaluation a confirmé que le matériel pédagogique était de grande qualité et qu'il correspondait aux besoins actuels des entreprises de la communauté portuaire dans le domaine du commerce et des transports internationaux. De fait, l'exploitation des nouvelles connaissances acquises sur les politiques de mise en valeur des ressources humaines des entreprises concernées a débouché sur une amélioration très nette de leurs activités journalières. Des stages de formation sont organisés maintenant à l'intention des formateurs africains, concourant ainsi à la viabilité du programme. Globalement, il s'agit là d'une nouvelle approche fondée sur un partenariat réel entre toutes les parties intéressées. L'accord de partage des coûts entre les trois ports concernés et leur contrepartie européenne (Belgique) illustre aussi la rupture de la relation traditionnelle entre donateurs et bénéficiaires.

Le matériel didactique du certificat de gestion portuaire de la CNUCED a été traduit en anglais et en portugais et une phase pilote mettant en œuvre des outils d'enseignement à distance se déroulera bientôt avec la participation des Comores, de la Tunisie et du Sénégal. Il est aussi prévu d'étendre la formation sous sa forme traditionnelle à d'autres pays en développement et à d'autres PMA dans un proche avenir, en fonction des demandes émanant des ports et des communautés souhaitant la mise en place de ce programme.

Des renseignements complets et à jour sont donnés sur le site Web www.unctad.org/trainfortrade.

201. En Amérique du Sud, les centres sont regroupés au sein du réseau régional ATAS qui a élaboré un programme de spécialisation dans le domaine des transports internationaux et de la gestion portuaire; ce programme fait maintenant partie intégrante du cursus universitaire de spécialisation en Argentine et en Uruguay. En 2000, plus de 25 cours ont été dispensés à l'intention de 800 professionnels. Les six centres du réseau d'Amérique centrale ont organisé 105 cours qui ont été suivis par 1 552 stagiaires venant, pour la plupart, du secteur portuaire public du Costa Rica, d'El Salvador, du Guatemala, du Honduras, du Nicaragua et du Panama. Des cours portant sur les technologies de l'information et de la communication dans les ports ont aussi été diffusés récemment dans le cadre des dispositions prises pour appliquer les recommandations relatives à la facilitation du commerce en Amérique centrale. Dans le Bassin des Caraïbes, ce sont 200 séminaires au total qui ont été organisés à l'intention de 2 500 professionnels, du secteur privé principalement. Une bonne partie des activités du réseau du Bassin des Caraïbes est consacrée à son programme diplômant en "logistique des transports internationaux de marchandises" (TRANSLOG), qui, aujourd'hui, fait partie intégrante du cursus universitaire au Panama, au Mexique et en Colombie. Deux nouveaux centres se sont joints au réseau, l'un à Manzanillo (Mexique), l'autre à Santo Domingo (République dominicaine).

202. Le Portworker Development Programme (PDP) de l'OIT a commencé à être mis en œuvre de façon régulière. Il a été traduit en espagnol par l'ATAS en 1999 et un noyau de professionnels a été formé dans le but de servir d'instructeurs pour chacun des 30 modules du PDP. En Amérique centrale, une équipe d'instructeurs PDP a été formée dans chaque pays et une étude des besoins en matière de formation a été réalisée en vue de mettre au point une formation sur la modernisation des ports dans la sous-région.

203. Dans la région de la mer Noire, les activités de formation sont concentrées en Roumanie et en Géorgie. Ce sont au total 19 cours qui ont été dispensés à 343 professionnels dans le cadre du projet de modernisation du port de Constanza (Roumanie), financé par le Gouvernement allemand. Dix cours sur les techniques de gestion portuaire et le rôle des ports dans le commerce international ont été dispensés en anglais par des instructeurs étrangers, les neuf autres, en roumain par des instructeurs locaux, après avoir été adaptés et traduits de l'espagnol et de d'anglais. En Géorgie, les activités de formation portent surtout sur la production et la traduction, en russe, de matériels de formation aux fonctions portuaires de base et aux techniques de gestion, telles que définies dans l'analyse des besoins de formation réalisée en 1999. Dans le cadre d'une action conjointe avec la CEPALC-ONU, un atelier sur la modernisation des ports a été organisé en novembre 2000 pour 35 fonctionnaires géorgiens, à l'Université maritime d'Etat de Batumi (BSMA). Cette manifestation a présidé au lancement des activités de formation destinées à la communauté portuaire géorgienne.

204. Le secrétariat a continué d'aider les centres TRAINMAR à gérer, améliorer et développer leurs services de formation, souvent par la voie de la coopération. Un cours sur des méthodes de formation adaptables a été élaboré pour permettre aux centres de répondre efficacement aux besoins de formation actuels des professionnels. Des matériels didactiques sont disponibles sur l'Internet, sur CD-ROM et sur support papier. La première phase de la diffusion s'est faite par télé-enseignement; la seconde a réuni les formateurs pour un atelier d'une semaine au centre de formation portuaire des Flandres de l'APEC, à Anvers. D'autres programmes de formation des Nations Unies, reposant sur un réseau, ont demandé à pouvoir utiliser ce cours. Le secrétariat a aussi encouragé la collaboration entre le Centre multimédia de l'Académie arabe des sciences et des techniques et des transports maritimes d'Alexandrie (Egypte) et l'ATAS pour la réalisation d'un cours sur CD-ROM portant sur la gestion environnementale dans les ports. Enfin, il a entrepris de contacter des représentants officiels de Gouvernements à Genève pour leur fournir des renseignements sur les services de formation disponibles et les encourager à y recourir dans le cadre des programmes qu'ils mettent en place pour améliorer les échanges commerciaux. En octobre, un plan d'action stratégique global a été mis au point par voie de consultations Internet et un atelier s'adressant à des participants de toutes les régions a été organisé à Francfort (Allemagne).

Chapitre VII

EXAMEN DE L'ÉVOLUTION OBSERVÉE AU NIVEAU RÉGIONAL : ASIE DE L'EST

Le présent chapitre porte sur l'évolution observée dans les pays en développement et les pays socialistes d'Asie de l'Est, en particulier au niveau du trafic international et intrarégional, de l'aménagement et de la productivité des réseaux de transport, et des problèmes qui se posent en matière de transport dans les pays sans littoral

A. MARCHÉS DES TRANSPORTS MARITIMES

Croissance économique et évolution des importations et des exportations

205. Les résultats économiques des pays d'Asie de l'Est en 2000 prouvent que le redressement observé après la crise financière a perduré. Ainsi que le montre le tableau 44, la croissance de la production a été supérieure à celle de l'année précédente dans tous les pays. La reprise est venue d'une amélioration des résultats d'exportation à laquelle la forte demande émanant des Etats-Unis n'a certes pas été étrangère, mais à laquelle ont également contribué une demande intérieure et des investissements soutenus dans la plupart de ces pays.

TABLEAU 44

Croissance de la production des pays d'Asie de l'Est (Variation en pourcentage)

Pays et groupes de pays	Taux de croissance		
	1998	1999	2000
Chine	7,8	7,1	8,0
Hong Kong (Chine)	-5,1	3,1	10,4
Province chinoise de Taïwan	4,7	5,7	6,0
Singapour	0,4	5,4	10,1
ASEAN-4	-9,4	2,8	5,3
<i>dont:</i>			
Indonésie	-13,0	0,3	5,2
Malaisie	-7,4	5,4	8,7
Philippines	-0,6	3,2	3,5
Thaïlande	-10,2	4,2	4,2
Japon	-2,5	0,2	1,3
Pays en développement d'Asie et Chine	1,1	4,9	6,6
Asie du Sud ^a	5,6	5,7	5,5
Asie de l'Ouest ^b	3,3	-0,5	4,3

Source: Rapport sur le commerce et le développement, 2001. Calculs du secrétariat de la CNUCED, fondés sur des données en dollars de 1995. Les pourcentages pour 2000 sont des estimations.

^a Bangladesh, Inde, Népal, Pakistan et Sri Lanka.

^b Pays exportateurs de pétrole.

206. Le commerce de l'Asie de l'Est a connu une période d'expansion sans précédent en 2000, car la demande a continué de croître en Amérique. Les meubles chinois, les appareils ménagers coréens, les éléments de moteur japonais et les ordinateurs thaïlandais sont au nombre des marchandises d'exportation qui ont assuré aux transporteurs une nouvelle année exceptionnelle. La reprise qui s'était installée dans les pays en développement d'Asie du Sud-Est en 1999 s'est accélérée en 2000. Pour ce qui est des deux autres régions commerçantes, à savoir la Chine et l'Asie du Nord-Est (Japon et République de Corée), la première a conservé un rythme d'exportation élevé et envisageait l'avenir avec optimisme, du fait de son adhésion prochaine à l'OMC. L'économie japonaise a rebondi au premier semestre de 2000, mais les perspectives étaient moins encourageantes vers la fin de l'année. En République de Corée, la reprise n'était pas assurée tant que le processus de restructuration des conglomérats nationaux (chaebols) n'était pas achevé.

207. Le tableau 45 fournit des indications sur la croissance du volume des importations et des exportations de certains pays d'Asie de l'Est. Les taux d'accroissement les plus élevés ont été enregistrés en Indonésie, suivie de la Chine et de la Malaisie pour ce qui est des importations, et en Chine, suivie de l'Indonésie et de la Thaïlande, par ce qui est des exportations. Ces résultats confirment le redressement des pays d'Asie du Sud-Est et la durabilité des bons résultats commerciaux de la Chine. En Asie du Nord-Est (Japon et République de Corée), les résultats ont également été remarquables, avec une croissance à deux chiffres pour les importations.

TABLEAU 45
Croissance du volume des échanges de marchandises de certains pays, 1998-2000
(Variation annuelle en pourcentage)

<i>Exportations</i>			<i>Pays</i>	<i>Importations</i>		
<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>		<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>
-1,3	2,1	9,2	Japon	-5,3	9,5	10,9
16,9	12,0	18,7	République de Corée	-21,0	26,1	18,5
4,5	9,6	28,3	Chine	2,5	15,2	33,1
-4,3	3,6	17,1	Hong Kong (Chine)	-7,1	0,2	18,1
1,1	4,9	12,4	Province chinoise de Taiwan	4,1	1,4	11,2
-0,3	5,4	16,8	Singapour	-12,9	9,5	14,8
17,2	-1,4	24,0	Indonésie	-30,8	-11,3	37,1
3,9	19,9	19,5	Malaisie	-21,2	13,5	24,6
24,8	24,2	13,8	Philippines	-13,9	3,3	2,0
7,8	12,0	21,0	Thaïlande	-27,2	23,6	14,9

Source: Section du commerce des marchandises de l'OMC, Division de statistiques, mai 2001.

208. L'ensemble des flottes des pays d'Asie de l'Est (Japon, République populaire démocratique de Corée et République de Corée en Asie du Nord-Est; Chine, Hong Kong (Chine) et Province chinoise de Taiwan; et les 10 pays de l'ASEAN), y compris les navires contrôlés sous pavillon d'un pays de libre immatriculation, représentait 298,9 millions de tonnes de port en lourd, soit 37,0% de la flotte mondiale totale au début de 2001. La moyenne d'âge de la flotte des pays en développement d'Asie de l'Est est de 12,22 ans, c'est-à-dire inférieure à celle de la flotte mondiale (13,9 ans) (voir tableau 46). La moyenne d'âge des différentes catégories de navires détenus par ces pays, à l'exception de celle des navires de charge classiques, est inférieure à la moyenne mondiale.

TABLEAU 46

**Répartition par âge de la flotte marchande des pays d'Asie de l'Est, par catégories de navires,
au 1^{er} janvier 2001**
(Pourcentage du tonnage total en tpl)

<i>Groupe de pays</i>	<i>Catégorie de navires</i>	<i>0-4 ans</i>	<i>5-9 ans</i>	<i>10-14 ans</i>	<i>15-19 ans</i>	<i>20 ans ou plus</i>	<i>Age moyen (années) 2001^a</i>
Total: monde	Toutes catégories de navires	18,8	18,4	12,7	16,3	33,8	13,9
	Navires-citernes	16,6	23,5	12,1	8,8	39,0	14,1
	Vraquiers	20,4	16,7	14,3	23,9	24,7	13,2
	Navires de charge classiques	11,1	10,0	10,4	19,8	48,7	17,0
	Porte-conteneurs	33,4	22,9	12,2	11,0	20,5	10,4
	Autres navires	18,1	12,7	12,4	16,1	40,7	15,0
Pays en développement d'Asie de l'Est	Toutes catégories de navires	24,8	20,9	13,8	14,0	26,5	12,2
	Navires-citernes	23,0	22,4	19,2	5,6	29,8	12,3
	Vraquiers	30,1	24,5	14,1	15,7	15,6	10,3
	Navires de charge classiques	6,1	7,8	8,5	21,4	56,3	18,5
	Porte-conteneurs	37,3	24,8	7,2	10,9	19,9	9,9
	Autres navires	20,3	13,3	10,4	23,7	32,3	14,2

Source: Secrétariat de la CNUCED, d'après les données communiquées par Lloyd's Maritime Information Services (Londres).

^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.

Trafic pétrolier

209. L'évolution du trafic pétrolier est lié à l'expansion des raffineries à travers l'Asie. De grandes raffineries ont continué à être mises en service régulièrement dans la région; l'Inde a accru sa capacité de raffinage de 19,2% en 1999. Cette année, la capacité de raffinage de la région a atteint 19,9 millions de barils/jour, soit environ 24,3% de la capacité mondiale. Ce sont 2,8 millions de barils/jour de plus qu'en 1995 où elle avait représenté 22,2% de la capacité mondiale. A l'échelon des pays, ceux qui disposent de la plus grosse capacité de raffinage sont le Japon et la Chine, qui peuvent traiter chacun plus de 5,0 millions de barils/jour.

210. La demande de VLCC (superpétroliers) et de Suezmax pour la navigation au long cours pourrait fortement augmenter dans les années à venir, car les raffineries asiatiques importent de plus grosses quantités de pétrole brut à faible teneur en soufre d'Afrique de l'Ouest. Cette évolution tient à des mesures d'ordre environnemental. Certains gouvernements ont abaissé les limites de tolérance relatives à la teneur des produits raffinés en soufre et en d'autres polluants: l'Inde et la Thaïlande, par exemple, ont réduit le seuil de pollution par le soufre de 0,25%, le ramenant à 0,5%. La République de Corée a déjà instauré ce taux, qui toutefois reste encore élevé par rapport au 0,035% en vigueur dans l'Union européenne.

211. La crise asiatique de 1997 a contraint les raffineries asiatiques à remettre à plus tard des projets portant sur l'aménagement d'installations de raffinage secondaire (par exemple l'adjonction d'unités de craquage catalytique et de traitement à l'hydrogène) qui auraient permis de fabriquer des produits

pétroliers à faible teneur en soufre. Comme la construction de telles installations exige plusieurs années, les raffineries qui ne disposent pas de capacité de raffinage secondaire sont obligées, pour résoudre le problème, d'incorporer à leur mélange de pétrole brut une plus forte proportion d'huile légère à faible teneur en soufre de provenance ouest-africaine.

212. La quantité de brut ouest-africain prenant la direction de l'est a pratiquement doublé au cours des quatre dernières années, pour atteindre 700 000 à 800 000 barils/jour en 2000. Près de la moitié des 800 000 barils jours supplémentaires qui seront produits d'ici à 2003 pourraient aller vers l'Asie. Les exportations du Golfe arabo-persique vers cette région devraient également augmenter d'ici 2003 pour atteindre le chiffre énorme de 2,5 millions de barils/jour. Il est donc prévisible que l'accroissement des chargements au départ de l'Afrique de l'Ouest et du Golfe arabo-persique fera augmenter la demande de VLCC et de Suezmax.

213. Cinq des dix principaux itinéraires pétroliers du monde sont empruntés par des chargements convoyés en direction ou au sein de l'Asie. Quelque 14 millions de tonnes de cargaisons à enlever immédiatement sont transportées annuellement sur les liaisons inter-Asie du Sud-Est. L'Asie, où les économies sont vigoureuses, les ressources en pétrole limitées et les distances d'acheminement longues, possède maintenant la plus grosse partie de la flotte mondiale de transporteurs de produits pétroliers. Les opérateurs pétroliers se remettent actuellement des deux années difficiles qu'ils ont vécues en 1998 et 1999. Les transports maritimes continueront de se développer dans les années à venir, car la consommation de pétrole augmente dans toute la région. Cela étant, il est à noter que les politiques nationales en matière de raffinage du pétrole et d'importation de produits pétroliers sont en train d'être remaniées en profondeur et que les changements apportés ont déjà des répercussions sur les flux régionaux de produits pétroliers dans toute la région.

214. L'interdiction sévère qui a frappé les importations d'essence et de gazole ces 22 derniers mois a contribué à faire passer la Chine d'importateur net à exportateur net de produits pétroliers. L'amélioration de la productivité et la modernisation des raffineries engendreront un accroissement des importations de pétrole brut en Chine et un recul de la demande des raffineries de Singapour, de la République de Corée et du Japon. Actuellement, le fioul constitue 75% des importations de produits pétroliers de la Chine, qui arrivent pour l'essentiel par les ports méridionaux. La Chine devra peut-être lever l'interdiction frappant l'essence et le gazole lors de son adhésion à l'OMC, mais elle pourrait réglementer le commerce des produits pétroliers par le biais de licences d'importation.

215. Pendant l'année, l'imposante capacité de raffinage (2,3 millions de barils/jour) dont dispose la République de Corée, qui est le troisième plus gros raffineur de la région, a permis à ce pays de développer ses échanges de produits pétroliers et l'a placé en position de devenir un grand centre de distribution dans les années à venir.

216. L'activité de raffinage pétrolier de Singapour, qui est tournée vers l'exportation, vit actuellement des moments difficiles. La cadence de production de pétrole brut et de produits pétroliers a diminué de 4% en 1999 et a eu tendance à baisser encore en 2000. Au premier semestre de l'année 2000, le trafic de produits pétroliers a porté sur à peine plus de 1,6 million de barils/jour en moyenne, les chargements de carburant diesel et de fuel-oil enregistrant les plus fortes régressions. La situation s'est toutefois améliorée en août 2000, après que l'Indonésie ait décidé de faire temporairement raffiner 0,1 million de barils/jour de pétrole brut à Singapour pour satisfaire la demande intérieure, un incendie ayant gravement endommagé la plus grosse raffinerie du pays, située dans l'ouest de l'île de Java.

217. Après trois années particulièrement mornes, le trafic maritime de produits chimiques au départ de l'Asie s'est ranimé en 2000, suite à la fermeture de l'installation de craquage d'éthylène de Stenungsund (Suède), pour cause d'entretien, en décembre 1999. Les besoins laissés insatisfaits par cette fermeture ont été couverts en partie par des envois d'éthylène et de propylène, à prix compétitifs, d'Asie de l'Est vers l'Europe. Le marché a gravement souffert de la crise de 1997: les importations asiatiques de produits chimiques, qui étaient supérieures à 1 million de tonnes en 1996, sont tombées à moins de 100 000 tonnes en 1999. Le rebond de la demande devrait favoriser une expansion du trafic intra-asiatique, mais peut-être pas aussi soutenue qu'auparavant, dans la mesure où il est possible qu'avec l'installation de nouvelles

TABLEAU 47 (suite)

<i>Opérateurs/services</i>	<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>
	<i>Route ouest-est</i>	<i>Route ouest-est</i>	<i>Route ouest-est</i>	<i>Route est-ouest</i>	<i>Route est-ouest</i>	<i>Route est-ouest</i>
K Line	0,45	0,44	0,48	0,45	0,44	0,48
Yangming	0,17	0,17	0,17	0,17	0,17	0,17
Cosco	0,48	0,50	0,59	0,52	0,52	0,62
Evergreen	0,53	0,54	0,99	0,56	0,55	0,99
Evergreen/Lloyd's Triestino	0,15	0,15	-	0,13	0,15	-
Zim	0,15	0,15	0,24	0,15	0,15	0,24
Westwood	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10
MSC	-	-	0,15	-	-	0,15
Norse	-	-	0,13	-	-	0,13
China Shipping	-	-	0,12	-	-	0,12
CMA-CGM	-	-	0,09	-	-	0,10
Fesco	0,01	0,01	0,07	0,01	0,01	0,07
Divers	0,07	0,07	0,23	0,02	0,01	0,16
Total	7,15	7,03	8,59	6,90	6,81	8,39

Source: Etabli par le secrétariat de la CNUCED d'après des données de la LES/Boxfile Containership Database.

^a Au 1^{er} janvier 2000. Les chiffres, qui ont été arrondis, donnent une estimation de la capacité physique en slots existant entre les ports nord-américains et ceux d'Asie de l'Est, ajustée pour tenir compte des cellules utilisées sur des parcours intermédiaires, soit directement soit par transbordement. Ils ne sont pas corrigés des pénuries temporaires ni des substitutions de navires. Ils concernent l'exploitant indiqué et ne prennent pas en compte les affrètements de cellules entre groupements.

221. La Chine, qui est l'un des principaux partenaires commerciaux des Etats-Unis, a expédié environ 2,6 millions d'EVP de marchandises pour la route ouest-est en 2000. Les expéditions des Etats-Unis par la route est-ouest ont été beaucoup moins importantes, de 0,5 million d'EVP, mais, comme le vaste marché intérieur chinois s'ouvre davantage aux produits étrangers en raison de l'adhésion future de la Chine à l'OMC, ce chiffre ne devrait pas tarder à fortement augmenter.

222. La réglementation applicable au trafic de ligne sur les routes à destination et au départ des Etats-Unis en vertu de l'Ocean Shipping Reform Act (OSRA) de 1998 est entrée en vigueur le 1^{er} mai 1999. La Loi autorise les chargeurs et les transporteurs à négocier des contrats de service individuels et confidentiels plutôt que basés sur les clauses et conditions d'usage des conférences. Cela a précipité la dissolution de deux très anciennes conférences qui desservaient les lignes transpacifiques, l'Asia North America Eastbound Rate Agreement (ANERA) et la Transpacific Westbound Rate Agreement (TWRA). Il existe néanmoins deux syndicats de transporteurs, TSA (13 membres) et W TSA (12 membres), qui sont des dispositifs importants pour la collecte d'informations et la surveillance des obligations légales, capitales pour la rentabilité des entreprises de transport.

223. Le déséquilibre des flux transpacifiques de marchandises a nécessité le repositionnement des conteneurs vides. En 1999, Hong Kong (Chine) a traité jusqu'à 21% de conteneurs vides et Port Klang, un peu moins, 17,7%. Le problème s'est étendu aux itinéraires intra-régionaux, si bien que certains transporteurs en sont venus à instituer des taxes de repositionnement. Le repositionnement du matériel reste le souci principal des transporteurs, car, la plupart des couloirs commerciaux récupérant des

conteneurs vides, l'un des principaux facteurs qui ont conditionné la prise en charge de marchandises à transporter a été la possibilité de les recouvrer, même sur des trajets peu sollicités.

224. Le déséquilibre des flux de marchandises a été moins prononcé dans le trafic Asie/Europe, dont les deux tiers sont régis par la Far Eastern Freight Conference (FEFC). Cela tient au fait que le taux de change de l'euro était bas et que des marchandises pouvaient être chargées tout au long de la route Asie du Sud/Moyen-Orient/Méditerranée. Le trafic a augmenté de 8,6%, mais les membres de la conférence ont accru la capacité de transport de 11% sur cette route, au vu de la progression du trafic avec la Chine. Si des contrats individuels ont été conclus entre chargeurs et transporteurs; certains éléments tels que la taxe de manutention au terminal (THC), le coefficient d'ajustement monétaire (CAF) et le coefficient d'ajustement de soutage (BAF) sont restés les mêmes dans tous les cas.

225. Les nouveaux services de transport maritime mis en place au départ de l'Europe par les transporteurs traditionnels et les nouveaux venus dans le trafic avec l'Asie ont été axés sur la Chine. La République de Corée et l'Asie du Sud-Est ont aussi été mieux desservies, car les circuits existants ont été réorganisés de manière à offrir plus de slots dans ces régions en pleine expansion. L'accroissement du nombre d'escales dans les ports chinois s'est fait en deux temps, en ce sens que de nouveaux services ont été ouverts au cours du premier semestre de l'année 2000, tandis que, plus tard dans l'année, les transporteurs ont procédé à un réaménagement des services existants pour couvrir les pointes de trafic saisonnières.

226. Le dynamisme et les excellentes perspectives des courants de trafic intra-asiatiques sont les facteurs qui ont déclenché l'expansion des entreprises de transport d'Asie de l'Est. APL, qui fait partie de NOL⁸, envisage de doubler ses activités intra-asiatiques en étendant les services spécialisés et les services de collecte reliés à de grands services à destination de l'Europe et de l'Amérique du Nord. C'est ainsi qu'en janvier 2000, cinq nouveaux services ont vu le jour: Gulf Asia Line Express entre le Golfe et Singapour; West Asia Express entre le Moyen-Orient et l'Asie de l'Ouest; Nhava Sheva Express; Red Sea Express entre les ports de la mer Rouge et Singapour; et Jeddah Feeder Service. Le service West Asia Express s'est enrichi en cours d'année de trois bâtiments neufs livrés par la République de Corée, navires de 4 000 EVP affrétés à long terme. D'autres constructions neuves, 10 unités de 5 500 EVP, seront déployées sur une nouvelle desserte Asie/Europe en 2001, dont l'exploitation entrera dans les attributions de la New World Alliance constituée avec Mitsui OSK et Hyunadai Merchant Marine. En outre, le trafic entre Singapour et la Chine ayant explosé en 2000, Samudera Shipping Line, partenaire d'APL dans d'autres trafics régionaux intra-asiatiques, a ouvert une nouvelle desserte Singapour/Shanghai.

227. L'année a été bonne aussi pour les trois principaux transporteurs de conteneurs japonais qui ont réalisé des bénéfices pour la première fois en 15 ans. Les prévisions optimistes concernant les chargements les ont encouragés à investir quelque 1,5 million de dollars rien qu'en navires neufs, sans compter les conteneurs. K Line, qui a le plus petit parc de conteneurs des trois transporteurs, est celui qui, avec 12 porte-conteneurs post-Panamax en commande, a le plus investi. Vient ensuite Mitsui OSK avec 8 bâtiments, suivi de Nippon Yusen, le plus gros transporteur, avec 5. Ces transporteurs appliquent une politique de rationalisation énergétique, consistant notamment à passer commande de navires neufs à des chantiers navals étrangers et à développer les services à destination d'autres régions plutôt que de s'en tenir aux routes commerciales traditionnelles d'Asie de l'Est.

228. La grosse commande de porte-conteneurs de K Line est la première que cette compagnie passe depuis 1993 et dénote l'abandon de l'idée d'une expansion du secteur du vrac, torpillée par la crise financière asiatique. Les navires commandés viendront remplacer des unités plus petites, de sorte que la capacité de transport de conteneurs de la compagnie sera accrue d'au moins 50%. La stratégie de K Line est également de s'allier plus étroitement avec Yangming et Cosco pour être plus présente sur les routes transpacifique et Asie-Europe et de délocaliser la gestion de l'entreprise à Londres et Richemond. Dans le même ordre d'idées, Mitsui OSK a déplacé le pouvoir de décision pour tout ce qui concerne les transports de ligne à Hong Kong (Chine). Cet opérateur est le seul à avoir commandé tous ses navires de 6 000 EVP au Japon, navires qui lui seront livrés aux premier et troisième trimestres de 2002. Ces bâtiments remplaceront des unités d'environ 3 000 EVP, la capacité de l'armement augmentant d'environ 24 000 EVP.

⁸ Neptune Orient Line, société cotée à la Bourse de Singapour.

B. AMÉNAGEMENT DU RÉSEAU DE TRANSPORT

229. L'efficacité, la rapidité et la fiabilité des services de transport et de logistique en Asie de l'Est sont fonction de l'aménagement du réseau de transport. Ce dernier rassemble tous les modes de transport et son fonctionnement requiert des procédures simplifiées et une législation facilitatrice pour concourir au bon déroulement du déplacement physique des marchandises. Les prestataires de services de transport et de logistique qui opèrent sur le réseau réévaluent en permanence leurs stratégies, car diverses combinaisons de modes de transport ou d'itinéraires peuvent conférer des avantages concurrentiels. Durée, coût et fréquence des acheminements sont quelques-uns des éléments pris en compte par les usagers pour juger de l'efficacité combinée du réseau et des services de transport et de logistique qu'il offre.

230. En Asie du Sud-Est, le réseau de transport a pour points d'ancrage des centres intermodaux de capacité variable, tels que Singapour, Port Klang en Malaisie, ou Bangkok en Thaïlande. L'acheminement des marchandises à destination se fait grâce au raccordement des voies maritimes à des routes, des chemins de fer et des voies navigables intérieures. Ces liaisons intérieures s'améliorent progressivement, leur exploitation étant vaguement coordonnée dans le cadre de l'ASEAN⁹.

231. En Chine, le réseau routier a, comme points d'ancrage, le plus grand port à conteneurs du monde, Hong Kong, et une multitude de ports continentaux en voie de modernisation, tels que Shanghai. Les liaisons maritimes et les liaisons fluviales très étendues sont complétées par des liaisons routières.

Asie du Sud-Est

232. Singapour est considéré comme le point central du réseau de transport de cette région. C'est l'un des principaux ports d'éclatement de la région¹⁰ et le seul que la plupart des porte-conteneurs touchent directement dans cette région. Il accueille des navires arrivant d'Europe, d'Amérique du Nord et d'ailleurs sans avoir fait d'escales, qui y transbordent leurs cargaisons sur des navires de collecte à même de mouiller dans les ports moins bien configurés physiquement, que l'on trouve dans d'autres pays asiatiques (voir tableau 48). C'est aussi un centre logistique pour l'Asie du Sud-Est.

TABLEAU 48

Principales destinations des appareillages chez PSA

<i>Pays/région</i>	<i>Nombre de compagnies maritimes</i>	<i>Nombre moyen de départs journaliers</i>	<i>Pays/région</i>	<i>Nombre de compagnies maritimes</i>	<i>Nombre moyen de départs journaliers</i>
Europe	59	5	Hong Kong (Chine)	67	8
Asie occidentale	45	3	Japon	55	4
Asie du Sud	66	5	République de Corée	56	4
Afrique	58	3	Province chinoise de Taiwan	57	6
Amérique centrale et Amérique du Sud	27	2	Indonésie	146	8
Australie	62	2	Malaisie	99	10
Etats-Unis	42	3	Philippines	31	1
Chine	62	4	Thaïlande	62	3

Source: Secrétariat de la CNUCED, d'après les informations tirées du site www.psa.com.sg.

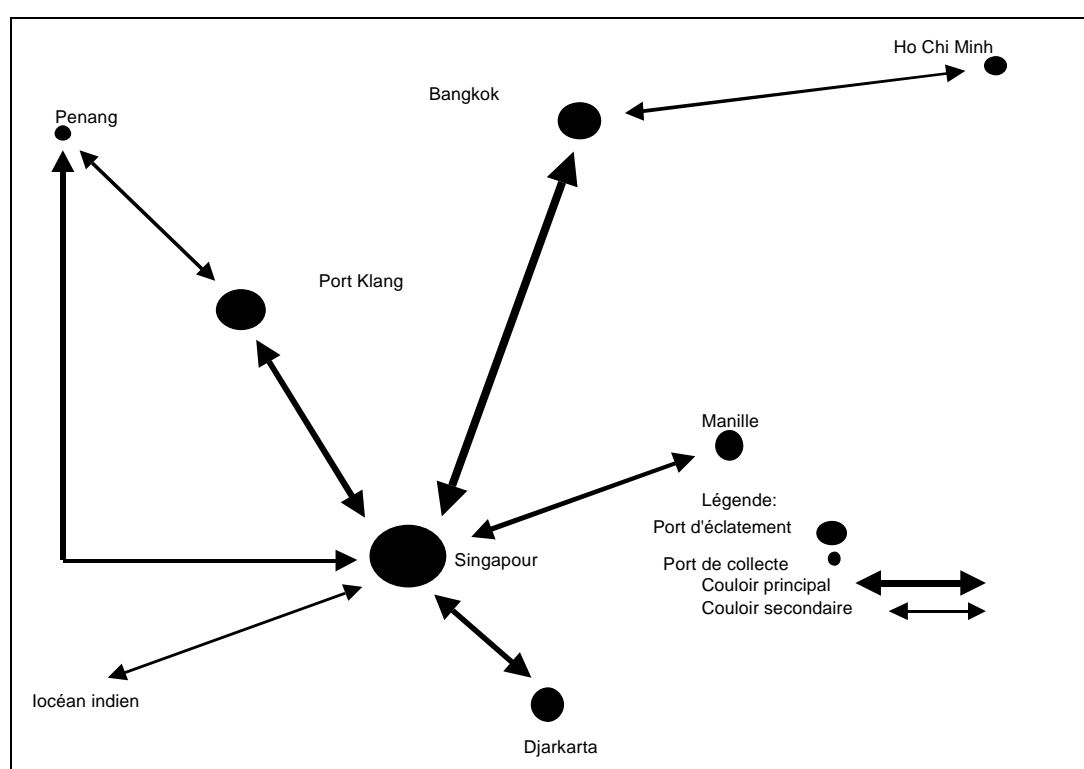
⁹ Les Etats membres de l'ASEAN sont Brunei Darussalam, le Cambodge, l'Indonésie, la Malaisie, le Myanmar, les Philippines, la République démocratique populaire lao, Singapour et la Thaïlande.

¹⁰ Singapour est un port d'escale important pour les navires de 320 compagnies maritimes qui opèrent depuis plus de 738 ports dans le monde.

233. La politique suivie par la Malaisie, favorable à la mise en place de centres intermodaux, est en train de mener à la création d'un autre point d'ancrage important du réseau de transport: Port Klang. Elle veut que les conteneurs qui y entrent proviennent d'autres ports locaux, en particulier de Panang, de Johor et de Kuching. En 2000, environ 30% de l'accroissement du trafic de transbordement ont été générés de cette façon. Les mesures prises pour encourager l'appareillage de navires de collecte à destination de ports des pays voisins, tels que Belawan (Indonésie) ont aussi contribué à accroître le trafic. A noter également que la fusion de trois opérateurs de terminaux en deux, Nord et Ouest, a permis de réaliser des économies d'échelle tout en conservant au port sa compétitivité.

234. La figure ci-après présente le réseau de transport de la région de façon schématique et le tableau 49, des données sur le trafic conteneurisé intra-ASEAN.

FIGURE 1
Réseau de transport de l'Asie du Sud-Est



Source: Secrétariat de la CNUCED.

235. Les services maritimes assurent des liaisons vitales en matière de transport dans cette région où trois des cinq principaux partenaires commerciaux membres de l'ASEAN sont des pays insulaires (Indonésie, Philippines et Singapour) et où les deux autres ont un littoral très étendu. La crise de 1997 et la faiblesse des taux de fret qui a encore prévalu en 2000 ont testé l'aptitude de plusieurs transporteurs régionaux à remplir leurs obligations financières et l'accord des créanciers a été un élément déterminant dans la poursuite des activités. Toute initiative retardée en matière de restructuration du capital était susceptible de nuire à la qualité du crédit. Sur dix transporteurs¹¹, seuls deux sont jugés avoir un assez bon niveau de solvabilité. La dégradation de la qualité du crédit est principalement due aux facteurs suivants:

¹¹ Neptune Orient Lines (NOL); Malaysia International Shipping Corp. (MISC); Regional Container Lines; Osprey Maritime; Samudera Shipping; William, Gothong & Aboitiz; Precious Shipping; PT Berlian Laju Tanker; Thoresen Thai Agencies et Negros Navigation.

TABLEAU 49
Trafic conteneurisé intra- ASEAN (1996-2000)

<i>Année</i>	<i>Trafic intra-ASEAN (en milliers d'EVP)</i>	<i>Variation en pourcentage</i>
1996	989	8,8
1997	1 096	10,82
1998 ^a	1 103	0,64
1999 ^a	1 126	2,09
2000 ^a	1 191	5,77

Source: Secrétariat de la CNUCED, d'après *Containerisation International*, diverses livraisons.

^a Estimations.

- L'absence de diversité géographique, qui a prédisposé plusieurs compagnies opérant surtout sur des liaisons commerciales asiatiques à subir le contrecoup de la crise économique qui a sévi dans la région;
- L'âpreté de la concurrence tarifaire, qui a fait que, le volume de trafic de marchandises étant plus faible sur certaines liaisons commerciales et la capacité, excédentaire sur plusieurs segments maritimes, les taux de fret se sont sensiblement dégradés et que le risque d'avoir à opérer sur un seul segment a augmenté pour nombre de compagnies maritimes du Sud-Est asiatique;
- La détérioration sensible de l'offre de crédit, qui a résulté d'une diminution des gains, de l'augmentation des coûts d'exploitation, d'importantes pertes de devises étrangères dues à la dépréciation des monnaies régionales par rapport au dollar et d'un niveau élevé d'endettement pour financer des programmes offensifs de dépenses d'équipement;
- Un nouveau rétrécissement de la marge de manœuvre financière, qui témoigne des graves problèmes structurels qui ont ébranlé les secteurs bancaires des pays de la région, du manque de diversité des sources de financement, de la faible valeur des entreprises et des conditions de vente déplorables sur le marché de l'occasion.

236. Ces transporteurs organisent des services de transport maritimes s'adressant à des ports aux schémas de dépendance complexes: ports d'éclatement/ de collecte ou escales directes. De ce fait, le port qui aspire à devenir un point d'ancrage important et permanent du réseau de transport doit rabattre du fret pour attirer ces services (exemple: Djakarta, Manille, Bangkok) ou disposer d'installations modernes ayant une capacité de réserve suffisante pour devenir un port ne faisant que du transbordement (exemple: Tanjung Pelepas).

237. De meilleures connections ferroviaires et fluviales peuvent aussi procurer les liaisons nécessaires à certains ports. A Penang, environ 13% de tout le débit portuaire ont été générés par des marchandises acheminées par chemin de fer depuis le sud de la Thaïlande. Une liaison ferroviaire pour marchandises conteneurisées est ouverte entre Bangkok en Thaïlande et Port Klang en Malaisie depuis la mi-99. Longue de 1 323 kilomètres, elle assure vingt fois par semaine l'acheminement de convois de 50 à 60 EVP chacun en 50 à 55 heures, sans aucun contrôle douanier ni aucun transbordement à la frontière. Les six opérateurs qui utilisent cette liaison actuellement espèrent avoir transporté 36 000 EVP d'ici la fin de l'année 2000¹².

238. Dans la région, les voies navigables servent surtout au trafic intérieur et plusieurs zones industrielles sont apparues ou sont en train d'apparaître le long des principaux cours d'eau, comme le Chao Phaya en

¹² "Two more rail landbridge operators", The Star Maritime, 23 mars 2000, Internet Edition.

Thaïlande et le Mékong. Le long de ce dernier, les services de transport se heurtent toujours à un certain nombre de difficultés liées à la navigation (rapides, hauts-fonds, coudes très resserrés en certains endroits, aides à la navigation insuffisantes, absence d'études hydrographiques récentes), à la petitesse des entreprises et des installations portuaires et enfin à l'existence d'une flotte fluviale vieillissante. La situation est en train de s'améliorer, la Commission du Mékong¹³ attirant l'attention sur le potentiel que représentent les voies d'eau pour le transport maritime international et réalisant des études techniques pour améliorer la navigation. Le Japon a investi 22 millions de dollars dans le port de Phnom Penh (Cambodge). En outre, les ministres des transports de la Chine, de la République démocratique populaire lao, du Myanmar et de la Thaïlande ont signé un accord de navigation en avril 2000, à l'effet d'ouvrir le cours supérieur du Mékong à la navigation commerciale. Cet accord servira grandement les intérêts de ceux qui commercent depuis la Thaïlande et le Yunnan (Chine), les deux plus gros marchés du Haut-Mékong.

Le cadre ASEAN pour la facilitation du commerce

239. L'intégration économique des pays de l'ASEAN englobe toute une série d'engagements à éliminer progressivement les restrictions au commerce des services. Avec la signature du Protocole d'Hanoi en 1998, un nouveau cycle de négociations sur les transports aériens et maritimes, les services commerciaux, les télécommunications et le tourisme devrait s'ouvrir bientôt.

240. Il est à noter aussi que le Framework Agreement on the Facilitation of Goods in transit (accord-cadre sur la facilitation du transport des marchandises en transit) conclu dans le cadre de l'ASEAN a pour principaux objectifs de:

1. Faciliter le transport des marchandises en transit, concourir à l'instauration de la zone de libre échange entre les pays de l'ASEAN et promouvoir l'intégration des économies de la région;
2. Simplifier et harmoniser les règlements et les prescriptions en matière de douane, de commerce et de transport pour faciliter le transit des marchandises;
3. Mettre en place un système de transport en transit harmonisé et intégré, efficient et efficace dans les pays de l'ASEAN.

241. Le Framework Agreement on Multimodal Transport (accord-cadre sur le transport multimodal), qui définira les grands principes sur lesquels reposeront des normes minimales en matière d'immatriculation et de responsabilité civile pour les opérateurs de transports multimodaux de l'ASEAN, contribuera aussi à renforcer l'efficacité du transport multimodal. Il devait être adopté à la fin de l'année 2000, mais certains points restant encore à négocier, son adoption pourrait intervenir lors d'une réunion ministérielle prévue pour octobre 2001.

Chine

242. En 2000, Hong Kong (Chine) a de nouveau revendiqué le titre de port à conteneurs le plus actif du monde. Son débit a augmenté de 11,7% pour atteindre 18,1 millions d'EVP, contre 16,2 millions d'EVP en 1999. La prospérité de Hong Kong repose sur une croissance économique continue en Chine méridionale, région qui n'a que peu été touchée par la crise financière de 1997. Hong Kong (Chine) devrait rester une grande plate-forme maritime et un point d'ancrage important du réseau de transport desservant la Chine, au vu des résultats encourageants obtenus dans le cadre d'un certain nombre d'initiatives.

243. Les immatriculations au registre de Hong Kong (Chine), où les droits d'hypothèque et d'immatriculation des navires sont moins élevés pour les armateurs, ont avoisiné les 10 millions de tjb en 2000. La reconnaissance réciproque des sentences arbitrales avec la magistrature continentale est désormais acquise. Une association d'exploitants de services conteneurisés a été créée au cours de l'année pour étudier le problème constant que posent les coûts élevés des opérations de manutention.

¹³ Créée en 1995 par le Cambodge, la République démocratique populaire lao, la Thaïlande et le Viet Nam pour promouvoir le développement durable du Bassin.

L'Administration maritime et portuaire a en outre constitué une commission de logistique, qui a pour tâche d'élaborer des mesures visant à faire du port un hub logistique régional et international recherché, à l'avant-garde des techniques informatiques appliquées dans les parcs de distribution et les services logistiques.

244. Au cours de l'année également, les fonds nécessaires au financement des travaux d'extension du port ont été réunis. L'aménagement du terminal à conteneurs No 9 (CT9), qui sera équipé de 6 postes à quai de 2 km chacun, accroîtra de 2,6 millions d'EVP la capacité annuelle du port de Kwai Chung, doté actuellement de 18 postes à quai. Sur les 150 hectares du site, 80 seront laissés aux services de logistique ainsi qu'à d'autres services portuaires. Le nouveau terminal ouvrira en 2002 et sera pleinement opérationnel en 2004. Le projet prévoit également le dragage de l'ensemble du port de Kwai Chung à 15,5 mètres de profondeur, qui lui permettra d'accueillir les porte-conteneurs de la toute dernière génération.

245. En 2000, le débit portuaire en conteneurs de la Chine continentale a augmenté de 37% pour atteindre le chiffre record de 22,68 millions d'EVP. Sur ce total, les ports maritimes ont traité 20,5 millions d'EVP et les ports fluviaux, 2,1 millions d'EVP, chiffres en progression de 35% et 87,8% respectivement. Le tableau 50 donne la liste des cinq principaux ports à conteneurs de la Chine, Shanghai, Shenzhen et Qingdao comptant pour environ 78% du débit total.

TABLEAU 50
Les 5 principaux ports à conteneurs de Chine, 2000
(Millions d'EVP)

<i>Port</i>	<i>Débit en EVP</i>	<i>Accroissement en EVP par rapport à 1999 (en pourcentage)</i>
Shanghai	5,61	+33
Shenzhen	3,96	+55
Qingdao	2,12	+45
Tianjin	1,71	+40
Guangzhou	1,43	+26

Source: Secrétariat de la CNUCED, d'après des renseignements du Ministère des transports de la République populaire de Chine.

246. Les ports chinois ont chargé et déchargé au total plus de 1 150 millions de tonnes de marchandises en 1998, sur lesquels 890 millions de tonnes ont été traités dans les 20 principaux ports (voir tableau 51). Le trafic international s'est établi à 360,0 millions de tonnes, dont 330 millions ont transité par les grands ports côtiers, 20 millions, par les ports situés le long du Yangzi Jiang et 10 millions, par d'autres ports. La politique tendant à encourager les porte-conteneurs naviguant sur les routes principales à desservir directement les ports chinois pour réduire les opérations de transbordement dans des ports étrangers¹⁴ a commencé à porter ses fruits. Le volume de marchandises conteneurisées transbordées dans des ports étrangers a diminué de 9,7%, alors que celui des transbordements effectués en Chine s'est accru de 60% pour atteindre 0,16 million d'EVP.

247. Les transports internationaux de marchandises en direction et au départ des ports se font essentiellement par la route. A Shanghai, 84% des importations et 74% des exportations sont acheminées par des transporteurs routiers, le reste étant pris en charge par les transports fluviaux et le cabotage. Shanghai est indubitablement le port le plus important et les programmes d'investissement mentionnés au chapitre IV visent à lui conserver ce rôle dominant. Le Techno-Super-Liner¹⁵ a effectué des voyages

¹⁴ Les redevances portuaires ont été majorées de 20% pour les navires assurant des liaisons à courte distance.

¹⁵ The Challenge for Maritime Transport at the Dawn of the 21st Century. Ports and Harbors, décembre 2000, pages 12 à 15.

TABLEAU 51
Les 20 principaux ports de Chine, en capacité de manutention
(Millions de tonnes)

<i>Numéro d'ordre</i>	<i>Port</i>	<i>Débit de chargement et de déchargement en 1998 (en millions de tonnes)</i>	<i>Taux de croissance par rapport à 1997 (en pourcentage)</i>
1	Shanghai	163,5	0,3
2	Ningbo	87,0	5,9
3	Guangzhou	78,6	4,6
4	Qinhuangdao	77,9	-0,9
5	Dalian	75,1	6,6
6	Qingdao	70,2	1,5
7	Tianjin	68,2	0,4
8	Nanjing	52,8	-3,9
9	Shenzhen	33,7	0,5
10	Nantong	20,2	6,3
11	Zhanjiang	18,4	-10,6
12	Lianyungang	17,8	7,5
13	Yingkou	17,7	10,6
14	Rizhaogang	17,2	4,4
15	Zhenjiang	16,8	-1,8
16	Xiamen	16,4	-8,9
17	Zhoushan	15,6	9,8
18	Yantai	15,1	-3,1
19	Zhangjianggang	13,9	22,9
20	Wuhan	13,8	-16,6

Source: China Shipping Development Annual Report, 1998, Département des transports maritimes et fluviaux, Ministère des transports de la République populaire de Chine.

d'essai vers ce port en février 2000. Avec ce navire japonais, qui peut de transporter 1 000 tonnes à la vitesse de 50 nœuds, la durée du trajet entre Shanghai et le Japon sera ramenée de 60 à 22 heures. On estime que jusqu'à 40% des cargaisons prioritaires (par exemple, celles de denrées périssables) pourraient avoir intérêt à être transportées par ce type de navire.

248. Le port de Shenzhen forme la paire avec celui de Hong Kong (Chine), à ceci près que les coûts de manutention y sont beaucoup moins élevés: selon les estimations, la manutention d'un conteneur dans ce port coûte entre 30 et 40 dollars, alors qu'elle peut coûter jusqu'à 200 dollars à Hong Kong (Chine). Le long du delta de la rivière des Perles, le trafic de marchandises devrait continuer de croître fortement en volume et de passer par des ports fluviaux, notamment par Guangzhou. Les ports chinois doivent prêter attention à certains problèmes de productivité en anticipation de l'afflux de marchandises d'importation auquel ils auront à faire face lorsque la Chine aura adhéré à l'OMC. Sur la plupart des quais des ports de Chine continentale, les appareils de levage effectuent en moyenne 25 à 30 mouvements à l'heure, tandis qu'à Hong Kong (Chine), ils en effectuent quelque 30 à 35. Certains postes à quai des ports de Shanghai, de Shenzhen et Yantian ont été pratiquement saturés en 2000 et n'ont pu desservir les gros porte-conteneurs. La plupart des ports chinois ont également pâti du manque de souplesse des systèmes de fixation des prix et de paiement.

FIGURE 2

Principaux ports de Chine



249. Les liaisons maritimes avec la Chine sont assurées principalement par COSCO, troisième plus grosse compagnie maritime du monde après NYK et l'armement japonais MOL. COSCO détient et exploite 23 millions de tpl, soit une flotte de plus de 540 navires de différentes catégories: navires-citernes, transporteurs de vrac sec, porte-conteneurs, navires polyvalents et navires à passagers. Elle a transporté plus de 150 millions de tonnes de marchandises en 1999. Elle a choisi actuellement de continuer à développer des activités de transport maritime et a commandé plusieurs navires-citernes et transporteurs de vrac sec au premier trimestre 2001. Elle a aussi aidé à la mise en place d'activités logistiques pour réaliser des opérations d'entreposage, de traitement, de distribution et même des étapes élémentaires de fabrication. Elle envisage aussi de démarrer des activités à terre pour neutraliser les cycles de l'activité maritime.

250. L'un des principaux exploitants de porte-conteneurs, Evergreen Marine Corporation, de la Province chinoise de Taiwan, est également basé dans cette région commerçante. C'est un armateur indépendant à la tête d'une flotte de 134 navires acheminant des marchandises conteneurisées vers plus de 80 pays, dont la réussite tient à son adhésion à un système rigoureux de contrôle de la qualité qui garantit aux propriétaires des cargaisons un service souple, respectueux des délais et fiable.

C. PROBLÈMES SE POSANT EN MATIÈRE DE TRANSPORT DANS LES PAYS ASIATIQUES SANS LITTORAL

251. Le tableau 52 fournit des estimations du montant total du fret payé pour les importations et du coût du fret en pourcentage de la valeur totale des importations par groupes de pays en développement d'Asie. C'est en Asie du Sud que le ratio a été de loin le plus élevé (11,07%). Cela vient principalement du fait qu'au Népal, l'un des pays sans littoral de la région, le coût du fret a été établi à 15,03%. Les pays de l'ASEAN ont profité d'un coût du fret moins élevé, de 6,94% en 1999, la République de Corée enregistrant le ratio le plus bas (5,22%).

TABLEAU 52

Estimations du coût total du fret payé pour les importations dans les pays en développement d'Asie, 1999^a
(Millions de dollars E.-U.)

Groupe de pays	Estimation du coût total du fret payé pour les importations	Valeur des importations	Coût du fret en pourcentage de la valeur des importations
Asie	60 782	779 686	7,80
Asie du Sud	7 812	70 566	11,07
ASEAN	20 515	295 472	6,94
République de Corée	6 255	119 740	5,22

Source: Secrétariat de la CNUCED, d'après des données fournies par le FMI.

^a Les estimations sont incomplètes, car les pays qui ne sont pas membres du FMI ne sont pas pris en compte, entre autres par manque d'informations.

252. Les pays sans littoral d'Asie continuent de pâtir de coûts de transport excessifs. Des frais de transport élevés à l'importation font grimper les prix à la consommation des marchandises qu'ils importent et des frais de transport élevés à l'exportation sapent leur compétitivité sur les marchés étrangers. Par coûts afférents au transport international, on entend les frais directs et indirects inhérents au transport des marchandises du point de départ au point d'arrivée. Le niveau élevé du coût du fret dans les pays en développement sans littoral tient notamment à la médiocrité des infrastructures, à la mauvaise gestion des moyens de transport, au déséquilibre des échanges et à la lourdeur des procédures administratives (voir tableau 53).

TABLEAU 53

Estimations du coût total du fret en proportion de la valeur totale des importations dans le trafic mondial, pour certains pays sans littoral d'Asie, 1999

	Estimation du coût total du fret payé pour les importations	Valeur totale des importations	Coût du fret en pourcentage de la valeur des importations
Népal	225	1 499	15,03
République démocratique populaire lao	78	626	12,47

Source: Secrétariat de la CNUCED, d'après des données fournies par le FMI.

253. Divers facteurs ont une incidence non négligeable sur la compétitivité des produits échangés à l'échelle internationale. C'est le cas du coût global du transport. Le coût lié au déplacement physique des marchandises est l'un des éléments d'information les plus importants pris en compte dans la négociation d'un contrat. Le temps de transit en est un autre, d'une part, parce que les marchandises doivent être là à un moment précis et, de l'autre, parce que les marchandises en transit immobilise du capital. Une quantification imprécise des coûts directs et indirects est encore un autre élément qui peut désavantager les négociants locaux.

Coûts du transit et du fret maritime pour les exportations de la République démocratique populaire lao

254. Calculer le coût du transport porte-à-porte d'un chargement représentant un conteneur sur un itinéraire donné peut tourner au cauchemar pour certains exportateurs. C'est là une opération qui, dans tous les cas, se révèle complexe, ardue et particulièrement longue. Le tableau 54 établit une comparaison des coûts du transit et du fret maritime pour les marchandises exportées par la République démocratique populaire lao vers Rotterdam sur différents itinéraires. Les taux de fret indiqués étaient ceux valables pour l'expédition d'un EVP selon le tarif FAK (fret tous genres). Parmi toutes les routes possibles entre Vientiane (République démocratique populaire lao) et Rotterdam, l'option la plus intéressante du point de vue du coût était celle passant par Port Klang, en Malaisie. Par cette route, le voyage durait également moins longtemps, entre 27 et 28 jours contre 30 à 32 jours par les autres itinéraires. Il convient toutefois de rappeler que le fret n'est pas constant et qu'il est ajusté en fonction des pics saisonniers ou lorsque d'autres types de surtaxes viennent se greffer, si bien que les taux de fret sont en réalité supérieurs aux chiffres indiqués dans le tableau.

255. En comparant les coûts indiqués, on a constaté, ainsi que l'on s'y attendait, que le transport maritime était le mode de transport le moins cher au kilomètre et le transport routier, le plus onéreux, le transport ferroviaire se situant entre les deux. Le transport routier a coûté en moyenne entre 0,55 et 0,70 dollar/km selon les itinéraires, le fret ferroviaire, entre 0,20 et 0,30 dollar/km et le transport maritime, aux alentours de 0,11-0,14 dollar/km. Pour les exportateurs laotiens qui ont expédié des marchandises à Rotterdam, le transport routier a représenté en moyenne 16,2% du montant total des frais de transport, le transport ferroviaire, 3,2% et le transport maritime, 55,2%, les 25,4% restants correspondant au paiement de taxes diverses. Sur certaines routes, telles que celles passant par Bangkok (Thaïlande), les taxes de transit et les redevances locales ont représenté jusqu'à 10% du montant total des frais de transport. De ce fait, le transport coûte, en gros, 30% plus cher aux exportateurs laotiens qu'aux exportateurs thaïlandais ou malaisiens.

256. Le manque d'infrastructures est l'un des principaux obstacles au développement économique de la République démocratique populaire lao et l'un des facteurs qui entravent l'expansion du trafic commercial et la facilitation des transports. La qualité du réseau routier laisse à désirer, seuls 43% des routes étant pavées. La saison humide rend certaines routes impraticables; le trafic est alors dévié vers des voies d'eau intérieures insuffisamment aménagées. Le pays est également tributaire de la qualité des infrastructures dont disposent ses voisins. L'infrastructure routière du Viet Nam est jugée médiocre; celle de la Thaïlande est considérée comme étant convenable, encore que les transports souffrent de l'engorgement du trafic et du mauvais entretien de certaines portions de route.

257. A tout cela s'ajoute la lourdeur des procédures de transit. Pour les importations laotiennes, le Ministère du commerce vietnamien doit délivrer des documents de transit sur demande du Ministère du commerce de la République démocratique populaire lao, ce qui peut prendre jusqu'à 15 jours. Pour les expéditions qui passent par la Thaïlande, les documents de transit et les certificats de destination finale délivrés par l'Ambassade du Laos à Bangkok suffisent pour obtenir des douanes thaïlandaises la remise en circulation des marchandises en transit et permettre à ces dernières de poursuivre leur route jusqu'en République démocratique populaire lao. Les importateurs laotiens ont aussi des problèmes avec les lettres de crédit, du fait du nombre d'organismes publics impliqués (Ministère des finances, Ministère du commerce, Ministère de la justice, Banque de la République démocratique populaire lao, conseils locaux, etc.). Les procédures d'importation sont de surcroît très compliquées et, chaque fois que l'on veut importer des marchandises, il faut obtenir une licence d'importation du Ministère du commerce.

TABLEAU 54

**Comparaison des coûts du transit et du fret pour les marchandises exportées de la République démocratique populaire lao
vers Rotterdam (Pays-Bas), 2000**
(Dollars E.-U. par EVP)

<i>De</i>	<i>Mode de transport</i>	<i>Taux de fret</i>	<i>Km</i>	<i>A</i>	<i>Mode de transport</i>	<i>Taux de fret</i>	<i>Km</i>	<i>A</i>	<i>Mode de transport</i>	<i>Taux de fret</i>	<i>Autres taxes</i>	<i>Total des coûts</i>
Vientiane	Route	750	1 060	Port de Danang (Viet Nam)	Mer	1 670	17 269	Rotterdam	-	-	1 000	3 420
Vientiane	Route	362	650	Port de Bangkok (Thaïlande)	Mer	1 500	16 899	Rotterdam	-	-	622	2 484
Vientiane	Route	1 572	2 190	Port de Singapour	Mer	1 270	15 359	Rotterdam	-	-	867	3 709
Vientiane	Route	409	731	Port de Laem Chabang (Thaïlande)	Mer	1 500	16 850	Rotterdam	-	-	602	2 511
Vientiane	Route	362	612	ICD de Lad Krabang (Thaïlande)	Rail	23	113	Port de Laem Chabang-Rotterdam	Mer	1 500	641	2 526
Vientiane	Route	362	612	ICD de Lad Krabang (Thaïlande)	Rail	380	1 323	Port Klang, (Malaisie)-Rotterdam (14 970 km)	Mer	1 200	533	2 475
Vientiane	Route	47	17	Nongkhai (Thaïlande)	Rail	800	2 168	Port de Singapour-Rotterdam (15 359 km)	Mer	1 270	943	3 060

Source: Secrétariat de la CNUCED, d'après des renseignements provenant de sources spécialisées.

Note: Par "autres taxes", on entend les frais de manutention, les taxes de manutention au terminal, les frais d'établissement des documents, les frais de douane et diverses taxes afférentes aux opérations de transit.

258. La lourdeur des règles et réglementations laotiennes tient, en partie, au chevauchement des pouvoirs conférés aux divers ministères et, en partie, à l'interprétation très variable qui est faite des directives dans la pratique. Il en est résulté un accroissement des formalités administratives et la mise en place de procédures compliquées pour l'importation, l'exportation et le transit de marchandises à destination et au départ de la République démocratique populaire lao.

259. Une autre question apparentée au transport en transit laotien est celle du transit de marchandises étrangères par la République démocratique populaire lao. Les provinces de la République démocratique populaire lao ont institué des "taxes de transit", dont le montant varie selon le produit¹⁶. Ces taxes sont fixées à 10%, 7% et 5% du prix c.a.f. Savannakhet, l'une des quatre plus grandes villes du pays, est parvenue à collecter ainsi plus de 2,5 millions de dollars en 1999. Le trafic transitant par la République démocratique populaire lao est important: la valeur des marchandises traversant le pays pour aller de la Thaïlande au Viet Nam a dépassé 76 millions de dollars; dans l'autre sens, elle n'a été que d'environ 8,5 millions de dollars. La Province de Savannakhet est aujourd'hui financièrement autonome.

¹⁶ "Savannakhet's success in transit goods service", *Vientiane Times*, 7 juillet 2000, Internet Edition.

ANNEXE I

Classification des pays et territoires

Chiffre 1	Canada	Etats-Unis
Chiffre 2	Autriche Belgique Danemark Allemagne Espagne Finlande France Gibraltar Grèce Iles Féroé Irlande Islande	Italie Luxembourg Monaco Israël Norvège Pays-Bas Portugal Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord Suède Suisse Turquie
Chiffre 3	Japon	
Chiffre 4	Australie	Nouvelle-Zélande
Chiffre 5	Afrique du Sud	
Chiffre 6	Albanie Arménie Azerbaïdjan Biélarus Bulgarie Estonie Fédération de Russie Géorgie Hongrie Kazakhstan Kirghizistan	Lettonie Lituanie Moldova Ouzbékistan Pologne République tchèque Roumanie Slovaquie Tadjikistan Turkménistan Ukraine
Chiffre 7	Chine République populaire démocratique de Corée	Viet Nam
Chiffre 8-8.1	<i>Afrique du Nord</i> Algérie Egypte	Jamahiriya arabe libyenne Maroc Tunisie
Chiffre 8.2	<i>Afrique occidentale</i> Angola Bénin Burkina Faso Cameroun Cap-Vert Congo Côte d'Ivoire Gabon Gambie Ghana Guinée	Guinée-Bissau Guinée équatoriale Libéria Mali Mauritanie Nigéria Rép. démocratique du Congo Sainte-Hélène Sao Tomé-et-Principe Sénégal Sierra Leone Togo

Chiffre 8.3	<i>Afrique de l'Est</i> Burundi Comores Djibouti Erythrée Ethiopie Kenya Madagascar Malawi	Maurice Mozambique Ouganda République-Unie de Tanzanie Réunion Seychelles Somalie Soudan Zambie
Chiffre 9-9.1	<i>Caraïbes et Amérique du Nord</i> Anguilla Antigua-et-Barbuda Aruba Bahamas Barbade Bermudes Cuba Dominique Grenade Groenland Guadeloupe Haïti	Iles Caïmanes Iles Turques et Caïques Iles Vierges américaines Iles Vierges britanniques Jamaïque Martinique Montserrat République dominicaine Saint-Pierre-et-Miquelon Saint-Kitts-et-Nevis Sainte-Lucie Saint-Vincent-et-les Grenadines Trinité-et-Tobago
Chiffre 9.2	<i>Amérique centrale</i> Belize Costa Rica El Salvador Guatemala	Honduras Mexique Nicaragua Panama
Chiffre 9.3	<i>Amérique du Sud - Côte nord</i> Antilles néerlandaises Guyane française	Guyana Suriname Venezuela
Chiffre 9.4	<i>Amérique du Sud - Côte ouest</i> Chili Colombie	Equateur Pérou
Chiffre 9.5	<i>Amérique du Sud - Côte est</i> Argentine Bolivie Brésil	Iles Falkland (Malvinas) ^a Paraguay Uruguay
Chiffre 10-10.1	<i>Asie occidentale</i> Arabie saoudite Bahreïn Chypre Emirats arabes unis Iran (République islamique d') Iraq	Jordanie Koweït Liban Oman Qatar République arabe syrienne Yémen
Chiffre 10.2	<i>Asie du Sud et de l'Est</i> Bangladesh Bhoutan Brunéi Darussalam Cambodge Hong Kong (Chine) Inde Indonésie Macao (Chine)	Malaisie Maldives Myanmar Pakistan Philippines République de Corée Singapour Sri Lanka Thaïlande

Chiffre 11	Bosnie-Herzégovine Croatie Malte	Slovénie Yougoslavie
Chiffre 12	Fidji Guam Ile Christmas (Australie) Iles Salomon Ile de Wake Kiribati Nauru Nouvelle-Calédonie	Papouasie-Nouvelle-Guinée Polynésie française Samoa Samoa américaines Tonga Tuvalu Vanuatu

^a 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).

NOTES DE L'ANNEXE I

1) 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.

2) Les groupes de pays ou de territoires auxquels se rapportent les statistiques présentées dans cette *Etude* 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.

3) 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.

4) Les statistiques du 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.

ANNEXE II

Trafic maritime mondial^f par groupes de pays, 1970, 1980, 1990 et 1998-2000
(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			Brut	Produits pétroliers ^c		
Pays développés à économie de marché									
Amérique 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
	1998	2,9	62,1	494,2	559,2	393,2	128,7	330,5	852,4
	1999	6,6	56,4	496,4	559,4	427,6	101,7	340,8	870,1
	2000	7,1	59,8	524,4	591,3	449,0	106,5	370,8	926,3
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
	1998	59,7	44,7	1 093,5	1 197,9	432,1	109,7	1 519,7	2 061,5
	1999	78,8	56,4	1 051,0	1 186,2	411,2	98,5	1 506,8	2 016,5
	2000	79,6	56,9	1 102,1	1 238,6	415,1	99,4	1 587,5	2 102,1
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
	1998	0,0	6,6	111,6	118,2	220,3	48,4	494,6	763,2
	1999	0,0	4,6	119,9	124,5	214,9	49,3	490,3	754,5
	2000	0,0	4,6	129,9	134,5	218,0	47,9	524,9	790,7
Australie et Nouvelle-Zélande	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
	1998	12,4	6,1	366,0	384,5	23,0	3,1	17,3	43,4
	1999	12,7	6,2	366,0	384,9	25,0	3,4	17,2	45,6
	2000	12,8	6,3	384,5	403,6	25,7	3,5	18,0	47,1
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
	1998	0,0	0,0	129,1	129,1	11,2	0,0	19,7	30,9
	1999	0,0	0,0	130,6	130,6	11,3	0,0	19,9	31,3
	2000	0,0	0,0	133,3	133,3	11,4	0,0	20,1	31,6
Total partiel: PDEM	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
	1998	75,0	119,5	2 194,4	2 388,9	1 079,8	289,9	2 381,7	3 751,4
	1999	98,1	123,6	2 163,9	2 385,6	1 090,0	252,9	2 375,0	3 718,0
	2000	99,5	127,5	2 274,1	2 501,2	1 119,2	257,2	2 521,3	3 897,7

Zone géographique ^b	Année	Marchandises chargées				Marchandises déchargées			
		Pétrole		Marchandises solides	Total des marchandises	Pétrole		Marchandises solides	Total des marchandises
		Brut	Produits pétroliers ^c			Brut	Produits pétroliers ^c		
Pays d'Europe centrale et orientale^d									
Pays d'Europe centrale et orientale	1970	38,2	26,3	80,8	145,3	13,3	3,0	41,1	57,4
	1980	55,0	50,2	95,6	200,8	35,5	1,3	108,6	145,4
	1990	58,6	55,3	85,2	199,1	34,2	1,3	137,2	172,7
	1998	43,0	21,5	152,0	216,5	20,0	2,0	54,2	76,2
	1999	57,0	28,5	174,0	259,5	24,3	2,2	48,0	74,5
	2000	58,1	29,1	186,2	273,4	24,3	2,2	48,3	74,8
Pays socialistes d'Asie^e									
Pays socialistes d'Asie:	1970	-	0,1	13,3	13,4	5,4	0,4	24,4	30,2
	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
	1998	25,6	6,7	131,4	163,7	28,8	34,8	262,8	326,4
	1999	18,0	6,0	139,3	163,3	36,6	25,8	278,5	340,9
	2000	17,9	5,5	145,1	168,5	70,0	25,8	290,3	386,1
Pays et territoires en développement									
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
	1998	113,0	36,9	51,4	201,3	8,7	6,0	83,6	98,3
	1999	105,9	37,3	52,4	195,6	10,5	8,0	87,8	106,3
	2000	105,6	38,1	52,6	196,3	10,1	7,8	91,1	109,0
Afrique occidentale	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
	1998	147,4	1,3	21,2	169,9	4,0	4,9	31,9	40,8
	1999	145,4	1,3	22,2	168,9	4,0	4,6	36,4	45,0
	2000	145,4	1,2	21,8	168,4	3,7	4,7	36,5	45,0
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
	1998	0,0	0,0	6,0	6,0	0,7	4,3	16,5	21,5
	1999	0,0	0,0	6,0	6,0	0,7	4,7	16,6	22,0
	2000	0,0	0,0	6,0	6,0	0,7	4,7	17,1	22,5
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
	1998	260,4	38,2	78,6	377,2	13,4	15,2	132,0	160,6
	1999	251,3	38,6	80,6	370,5	15,2	17,3	140,8	173,3
	2000	251,0	39,3	80,4	370,7	14,5	17,2	144,7	176,5

Zone géographique ^b	Année	Marchandises chargées				Marchandises déchargées			
		Pétrole		Marchandises solides	Total des marchandises	Pétrole		Marchandises solides	Total des marchandises
		Brut	Produits pétroliers ^c			Brut	Produits pétroliers ^c		
Pays en développement d'Amérique									
Caraïbes, Amérique centrale et Amérique du Nord	1970	-	5,1	40,3	45,4	29,5	10,0	17,7	57,2
	1980	53,5	29,6	53,5	136,6	62,8	8,9	30,2	102,0
	1990	95,3	18,8	47,5	161,6	33,7	11,2	35,4	81,1
	1998	94,2	29,0	55,3	178,5	33,1	36,0	62,8	131,9
	1999	89,7	29,3	55,9	174,9	32,2	36,2	65,4	133,8
	2000	95,3	29,0	58,1	182,4	32,2	35,5	59,0	126,7
Amérique du Sud: côte nord et côte est	1970	131,2	12,9	90,3	234,4	81,9	4,0	26,5	112,4
	1980	127,8	64,5	162,3	354,6	136,2	5,8	54,5	196,5
	1990	58,4	28,5	214,8	302,0	37,8	4,3	45,7	87,8
	1998	118,9	60,8	220,2	399,9	43,9	19,9	141,4	205,2
	1999	121,6	60,7	217,7	400,0	43,3	19,6	138,1	201,1
	2000	122,8	61,3	219,8	403,9	43,7	19,8	139,5	203,1
Amérique du Sud: côte ouest	1970	4,6	1,6	29,8	36,0	4,1	1,5	5,9	11,5
	1980	7,6	3,4	26,7	37,7	4,9	1,4	13,7	20,1
	1990	17,4	8,2	36,0	61,6	3,5	1,3	14,4	19,2
	1998	38,6	2,8	73,5	114,9	13,5	7,9	34,2	55,6
	1999	42,7	3,4	76,8	122,9	15,0	7,1	36,9	59,0
	2000	37,4	3,4	77,8	118,6	15,1	6,8	38,1	60,0
Total partiel: Pays en développement d'Amérique	1970	135,8	19,6	160,4	315,8	115,5	15,5	50,1	181,1
	1980	188,9	97,5	242,5	528,9	203,9	16,1	98,4	318,6
	1990	171,1	55,5	298,3	524,9	75,0	16,8	95,5	187,5
	1998	251,7	92,6	349,1	693,4	90,5	63,8	238,3	392,6
	1999	254,0	93,4	350,4	697,8	90,5	62,9	240,5	394,0
	2000	255,5	93,7	355,6	704,9	91,1	62,1	236,5	389,8
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	50,0	54,9	68,4
	1990	463,9	74,8	30,5	569,2	15,6	7,1	107,0	129,7
	1998	824,8	129,6	51,2	1 005,6	5,2	6,7	92,6	104,5
	1999	805,3	114,5	66,8	986,6	7,0	7,1	105,8	119,9
	2000	852,0	122,3	66,6	1 040,9	7,1	7,2	112,1	126,5
Asie du Sud et de l'Est (n.d.a.)	1970	35,0	23,7	89,3	148,0	54,7	23,3	61,9	139,9
	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
	1998	63,7	123,5	576,0	763,2	271,0	127,4	678,2	1 076,6
	1999	65,2	125,3	606,0	796,5	272,7	133,6	750,6	1 156,9
	2000	66,9	124,2	610,3	801,5	299,7	132,9	727,7	1 160,3

Zone géographique ^b	Année	Marchandises chargées				Marchandises déchargées			
		Pétrole		Marchandises solides	Total des marchandises	Pétrole		Marchandises solides	Total des marchandises
		Brut	Produits pétroliers ^c			Brut	Produits pétroliers ^c		
Total partiel: Pays en développement d'Asie	1970	623,7	89,3	92,6	805,6	54,8	24,3	75,0	154,1
	1980	874,9	96,7	178,2	1 149,8	106,0	31,9	218,5	356,2
	1990	542,5	163,2	283,5	989,2	166,0	48,7	469,9	684,6
	1998	888,5	253,1	627,2	1 768,8	276,2	134,1	770,8	1 181,1
	1999	870,5	239,8	672,8	1 783,1	279,7	140,7	856,4	1 276,8
	2000	918,9	246,5	676,9	1 842,3	306,9	140,2	839,8	1 286,9
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
	1998	0,0	2,1	14,6	16,7	6,3	2,0	9,8	18,1
	1999	0,0	2,1	15,0	17,2	6,4	2,0	10,1	18,6
	2000	0,0	2,2	15,5	17,7	6,6	2,1	10,4	19,0
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
	1998	3,9	0,1	1,8	5,8	0,0	5,8	5,4	11,2
	1999	3,9	0,1	1,9	5,9	0,0	5,9	5,2	11,1
	2000	4,0	0,1	2,0	6,1	0,0	5,9	5,2	11,1
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
	1998	1 404,5	386,1	1 071,3	2 861,9	386,4	220,9	1 156,3	1 763,6
	1999	1 379,7	374,0	1 120,8	2 874,5	391,9	228,8	1 253,0	1 873,7
	2000	1 429,4	381,9	1 130,4	2 941,6	419,1	227,6	1 236,7	1 883,3
TOTAL MONDIAL	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
	1998	1 548,1	533,8	3 549,1	5 631,0	1 515,0	547,6	3 855,1	5 917,6
	1999	1 552,8	532,1	3 598,0	5 682,9	1 542,8	509,7	3 954,5	6 007,1
	2000	1 604,9	544,0	3 735,8	5 884,7	1 632,6	512,8	4 096,5	6 241,9

Sources: Secrétariat de la CNUCED, sur la base de données communiquées par les pays déclarants et des 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 fuel lourd.

^d Estimations.

^e Y compris l'ex-URSS.

^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/ou territoires et par types de navires^b, au 31 décembre 2000
(En milliers de tjb)

	<i>Tonnage total</i>	<i>Pétroliers</i>	<i>Vraquiers</i>	<i>Navires de charge classiques</i>	<i>Porte-conteneurs</i>	<i>Autres navires</i>
TOTAL: MONDE	561 585	156 485	161 661	93 627	60 326	89 485
Pays développés à économie de marché						
Afrique du Sud	422	4	..	0	269	149
Allemagne	6 562	29	2	718	5 121	691
Australie	1 939	247	627	79	37	948
Autriche	90	..	..	90	..	..
Belgique	154	4	..	0	..	150
Canada	2 661	330	1 307	134	2	889
Danemark	6 903	1 171	356	745	3 168	1 463
Espagne	2 030	600	42	389	94	906
Etats-Unis	21 843	8 827	3 479	1 987	3 717	3 833
Finlande	1 620	304	90	456	..	770
France	4 817	2 159	538	283	402	1 435
Gibraltar	605	343	16	86	53	107
Grèce	26 580	13 720	8 117	640	1 900	2 203
Irlande	250	0	26	61	5	159
Islande	187	2	0	3	..	182
Israël	612	1	..	8	593	10
Italie	9 052	1 639	2 049	1 400	744	3 219
Japon	5 266	3 742	3 239	2 047	695	5 543
Luxembourg	1 079	311	6	103	23	635
Norvège	22 746	8 006	3 931	4 075	83	6 651
Nouvelle-Zélande	194	57	12	15	..	110
Pays-Bas	6 447	164	11	2 535	1 685	2 052
Portugal	1 203	361	261	308	30	243
Royaume-Uni	11 198	3 559	848	922	2 140	3 729
Suède	2 920	103	29	1 742	..	1 045
Suisse	464	..	422	29	..	14
Turquie	5 836	625	3 303	1 272	169	468
Total partiel	153 679	46 309	28 713	20 127	20 928	37 603
Pays de libre immatriculation						
Bahamas	31 565	13 585	4 833	6 545	1 490	5 112
Bermudes	5 752	2 152	1 911	325	437	927
Chypre	23 208	4 165	11 383	4 147	2 376	1 137
Libéria	51 604	19 759	12 595	4 826	6 427	7 997
Malte	28 219	11 615	10 562	4 241	799	1 001
Panama	114 931	27 748	45 768	17 022	13 180	11 214
Vanuatu	1 379	11	506	423	31	408
Total partiel	256 657	79 035	87 557	37 528	24 741	27 795

	<i>Tonnage total</i>	<i>Pétroliers</i>	<i>Vraquiers</i>	<i>Navires de charge classiques</i>	<i>Porte-conteneurs</i>	<i>Autres navires</i>
Europe centrale et orientale						
Albanie	24	..	..	22	..	2
Arménie	..	..	..	..	..	..
Azerbaïdjan	653	176	..	94	..	384
Bélarus	..	..	..	..	..	..
Bulgarie	990	143	518	220	56	52
Estonie	382	6	33	159	..	184
Ex URSS	..	..	..	..	..	..
Fédération de Russie	10 599	1 402	864	3 866	271	4 196
Géorgie	123	8	0	88	..	27
Hongrie	..	..	..	..	..	..
Kazakstan	11	..	..	2	..	10
Kirghizistan	..	..	..	..	..	..
Lettonie	105	7	..	32	..	65
Lettonie	436	4	100	210	..	122
Moldova	..	..	..	..	..	..
Ouzbékistan	..	..	..	..	..	..
Pologne	1 126	6	851	37	..	233
République tchèque	..	..	..	..	..	..
Roumanie	768	67	138	367	8	188
Tadjikistan	..	..	..	..	..	..
Tchécoslovaquie	15	..	..	15	..	..
Turkménistan	43	2	3	17	..	21
Ukraine	1 592	56	100	718	27	690
Total partiel	16 867	1 879	2 606	5 845	363	6 173
Pays socialistes d'Asie						
Chine	16 501	2 250	6 618	4 771	1 456	1 405
République populaire démocratique de Corée	653	6	63	498	..	86
Viet Nam	1 002	136	122	529	36	179
Total partiel	18 156	2 392	6 803	5 799	1 492	1 670
Pays en développement d'Afrique						
Algérie	961	19	173	214	..	555
Angola	66	3	..	30	..	33
Bénin	1	..	..	..	..	1
Cameroun	14	..	..	0	..	13
Cap-Vert	21	1	..	13	..	6
Comores	20	..	..	20	..	0
Congo	3	..	..	..	..	3
Côte d'Ivoire	9	1	..	..	..	8
Djibouti	4	..	..	2	..	2
Egypte	1 402	209	546	410	48	190

	<i>Tonnage total</i>	<i>Pétroliers</i>	<i>Vraquiers</i>	<i>Navires de charge classiques</i>	<i>Porte-conteneurs</i>	<i>Autres navires</i>
Ethiopie	92	2	..	90	..	..
Gabon	13	1	..	4	..	8
Gambie	2	..	..	..	..	2
Ghana	119	6	0	14	..	99
Guinée	11	..	..	1	..	11
Guinée équatoriale	46	..	..	13	..	33
Guinée-Bissau	7	..	..	2	..	5
Jamahiriya arabe libyenne	439	267	..	77	..	94
Kenya	21	5	..	3	..	13
Madagascar	44	11	..	19	..	14
Malawi	..	..	..	..	..	..
Maroc	467	12	..	119	26	309
Maurice	92	..	4	12	48	28
Mauritanie	49	..	..	0	..	49
Mozambique	37	..	..	6	..	32
Nigéria	440	265	..	92	..	84
Ouganda	3	..	..	3	..	..
République-Unie de Tanzanie	39	4	..	20	..	15
Sainte-Hélène	1	..	..	..	..	1
Sao Tomé-et-Principe	173	7	10	141	3	13
Sénégal	50	..	..	2	..	49
Seychelles	22	..	..	10	..	12
Sierra Leone	17	..	..	3	..	14
Somalie	7	1	..	4	..	2
Soudan	43	1	..	40	..	2
Togo	5	..	..	3	..	2
Tunisie	208	20	17	30	..	142
Zaïre	..	..	..	..	..	..
Total partiel	4 948	835	749	1 395	124	1 844
Pays en développement d'Amérique						
Anguilla	1	..	..	1	..	0
Antigua-et-Barbuda	4 227	5	194	1 721	2 256	51
Argentine	490	83	34	102	..	271
Barbade	733	350	162	104	26	92
Belize	2 252	348	178	1 032	82	611
Bolivie	178	25	28	103	3	18
Brésil	3 826	1 648	1 437	342	158	241
Chili	847	100	217	125	70	336
Colombie	81	6	..	47	..	28
Costa Rica	6	..	..	..	..	6
Cuba	120	3	2	55	..	60
Dominique	2	..	..	2	..	1

	<i>Tonnage total</i>	<i>Pétroliers</i>	<i>Vraquiers</i>	<i>Navires de charge classiques</i>	<i>Porte-conteneurs</i>	<i>Autres navires</i>
El Salvador	2	..	..	..	..	2
Equateur	301	219	..	2	..	80
Grenade	1	..	..	1	..	0
Guatemala	5	..	..	..	..	5
Guyana	16	0	..	7	..	8
Haiti	1	.	..	1	..	0
Honduras	1 113	143	101	520	5	343
Iles Caïmanes	1 798	304	634	302	34	525
Iles Vierges britanniques	74	..	..	1	..	73
Islas Malvinas	53	..	..	1	..	52
Islas Turques et Caïques	1	..	..	0	..	1
Jamaïque	4	2	..	..	..	2
Mexique	885	460	..	19	..	406
Montserrat	..	..	..	..	..	..
Nicaragua	4	..	..	0	..	4
Paraguay	45	4	..	34	1	5
Pérou	272	34	..	52	..	186
République dominicaine	10	..	..	6	..	5
Sainte-Lucie	..	..	..	..	..	..
Saint-Kitts-et-Nevis	0	..	..	0	..	..
Saint-Vincent-et-les Grenadines	7 030	450	2 649	2 989	158	784
Suriname	5	2	..	3	..	1
Trinité-et-Tobago	22	1	..	1	..	19
Uruguay	69	6	..	7	..	57
Venezuela	667	212	126	55	1	272
Total partiel	25 141	4 405	5 761	7 636	2 794	4 545
Pays en développement d'Asie						
Arabie saoudite	1 267	220	..	518	208	321
Bahreïn	336	81	43	64	96	52
Bangladesh	370	62	6	264	6	32
Brunéi Darussalam	362	0	..	2	..	360
Cambodge	..	..	..	..	..	..
Emirats arabes unis	983	240	0	160	439	143
Hong Kong, Chine	10 595	920	7 113	947	1 492	123
Inde	6 692	2 553	2 663	463	116	898
Indonésie	3 394	812	335	1 433	92	722
Iran (Rép. islamique d')	4 236	2 101	1 148	655	154	178
Iraq	511	361	..	77	..	73
Jordanie	42	..	11	25	5	1
Koweït	2 415	1 628	17	214	214	342
Liban	363	1	191	163	..	8
Malaisie	5 330	869	1 568	627	696	1 571

	<i>Tonnage total</i>	<i>Pétroliers</i>	<i>Vraquiers</i>	<i>Navires de charge classiques</i>	<i>Porte-conteneurs</i>	<i>Autres navires</i>
Maldives	78	3	..	70	..	5
Myanmar	446	3	231	185	..	26
Oman	24	0	..	4	..	19
Pakistan	261	50	..	163	32	17
Philippines	7 003	154	4 366	1 684	68	732
Qatar	715	214	142	139	191	31
République de Corée	6 200	607	2 915	974	700	1 005
Singapour	21 531	9 118	4 781	2 760	3 422	1 449
Sri Lanka	150	2	77	57	..	15
Syrie	465	1	26	434	..	4
Thaïlande	1 945	364	443	859	134	144
Yémen	28	5	..	3	..	21
Total partiel	75 742	20 368	26 075	12 943	8 065	8 291
Pays en développement d'Europe						
Croatie	735	9	438	162	22	105
Slovénie	2	..	..	0	..	1
Yougoslavie	4	..	..	1	..	3
Total partiel	741	9	438	163	22	110
Pays en développement d'Océanie						
Fidji	29	3	..	6	..	21
Iles Salomon	9	..	..	3	..	6
Kiribati	4	..	..	4	..	0
Nauru	..	..	..	..	..	..
Papouasie-Nouvelle-Guinée	73	2	..	51	..	20
Samoa	..	..	..	..	..	..
Tonga	25	..	..	16	..	9
Tuvalu	59	..	..	35	..	24
Total partiel	200	5	..	114	..	81
Total: Pays en développement	106 772	25 622	33 024	22 251	11 005	14 870
Autres pays et territoires non mentionnés ci-dessus	9 455	1 247	2 959	2 078	1 798	1 374

ANNEXE III B

Flottes marchandes du monde par pavillon d'immatriculation^a, par groupes de pays et/ou territoires et par types de navires^b, au 31 décembre 2000
(En milliers de *tpl*)

	<i>Tonnage total</i>	<i>Pétroliers</i>	<i>Vraquiers</i>	<i>Navires de charge classiques</i>	<i>Porte-conteneurs</i>	<i>Autres navires</i>
TOTAL: MONDE	808 377	285 442	281 655	102 653	69 216	69 412
Pays développés à économie de marché						
Afrique du Sud	368	5	..	..	262	101
Allemagne	7 773	43	5	903	6 447	375
Australie	2 356	408	998	60	47	843
Autriche	121	..	..	121	..	..
Belgique	171	7	..	1	..	163
Canada	1 168	538	163	122	2	343
Danemark	8 455	2 078	666	812	3 616	1 283
Espagne	2 142	1 110	70	323	136	503
Etats-Unis	28 665	16 424	4 470	1 524	3 907	2 340
Finlande	1 215	510	134	367	..	204
France	6 883	4 149	1 019	337	458	920
Gibraltar	922	650	27	95	70	80
Grèce	44 668	25 846	14 615	829	2 061	1 267
Irlande	176	..	36	87	7	46
Islande	15	3	1	3	..	8
Israël	712	3	..	7	699	3
Italie	10 366	2 821	3 849	991	803	1 902
Japon	19 451	6 811	5 928	2 567	696	3 449
Luxembourg	1 427	555	9	57	29	777
Norvège	31 994	14 994	7 097	3 799	102	6 002
Nouvelle-Zélande	167	91	17	15	..	44
Pays-Bas	6 911	274	17	3 173	1 879	1 568
Portugal	1 718	646	472	365	36	199
Royaume-Uni	13 838	6 468	1 551	803	2 365	2 651
Suède	1 822	163	40	981	..	638
Suisse	834	..	765	46	..	23
Turquie	9 159	1 133	5 691	1 763	213	359
Total partiel	203 497	85 730	47 640	20 151	23 835	26 091
Pays de libre immatriculation						
Bahamas	46 453	25 594	8 528	7 331	1 606	3 394
Bermudes	9 398	4 351	3 699	316	459	573
Chypre	36 165	7 133	19 787	5 214	2 809	1 222
Libéria	80 062	36 617	22 175	4 621	7 583	9 066
Malte	46 330	20 844	18 237	5 195	940	1 114
Panama	172 355	50 444	81 721	14 552	14 676	10 962
Vanuatu	1 392	17	839	286	35	215
Total partiel	392 155	145 000	154 986	37 515	28 108	26 546

	<i>Tonnage total</i>	<i>Pétroliers</i>	<i>Vraquiers</i>	<i>Navires de charge classiques</i>	<i>Porte-conteneurs</i>	<i>Autres navires</i>
Europe centrale et orientale						
Albanie	24	..	..	23	..	1
Arménie	0	..	..	..	..	0
Azerbaïdjan	503	233	..	103	..	167
Bélarus	0	..	..	..	..	..
Bulgarie	1 445	267	812	260	67	39
Estonie	281	11	48	163	..	59
Fédération de Russie	9 393	2 020	1 235	4 237	310	1 591
Géorgie	142	12	..	110	..	20
Hongrie	0	..	..	..	..	..
Kazakstan	6	..	..	1	..	5
Kirghizistan	0	..	..	..	..	..
Lettonie	81	12	..	33	..	36
Lituanie	420	7	146	217	..	50
Moldova	0	..	..	..	..	..
Ouzbékistan	0	..	..	..	..	..
Pologne	1 561	9	1 414	30	..	108
République tchèque	0	..	..	..	..	..
Roumanie	956	102	222	474	8	150
Tadjikistan	0	..	..	..	..	..
Tchécoslovaquie	19	..	..	19	..	..
Turkménistan	33	3	3	15	..	12
Ukraine	1 440	90	160	805	30	355
Total partiel	16 304	2 766	4 040	6 490	415	2 593
Pays socialistes d'Asie						
Chine	23 808	3 658	11 061	6 342	1 760	987
République populaire démocratique de Corée	843	12	104	669	0	58
Viet Nam	1 456	219	195	776	32	234
Total partiel	26 107	3 889	11 360	7 787	1 792	1 279
Pays en développement d'Afrique						
Algérie	1 063	30	288	278	..	467
Angola	70	5	..	48	..	17
Bénin	0	..	..	..	..	..
Cameroun	5,3	..	..	0,3	..	5
Cap-Vert	24	1	..	19	..	4
Comores	31	..	..	31	..	..
Congo	0	..	..	..	..	..
Côte d'Ivoire	5	1	..	..	..	4
Djibouti	4	..	..	4	..	..
Egypte	2 010	362	922	541	58	127
Ethiopie	110	4	..	106	..	..
Gabon	8	1	..	4	..	3

	<i>Tonnage total</i>	<i>Pétroliers</i>	<i>Vraquiers</i>	<i>Navires de charge classiques</i>	<i>Porte-conteneurs</i>	<i>Autres navires</i>
Gambie	2	..	..	..	..	2
Ghana	94	9	..	18	..	67
Guinée	5	..	..	..	..	5
Guinée équatoriale	25	..	..	17	..	8
Guinée-Bissau	3	..	..	1	..	2
Jamahiriya arabe libyenne	661	537	..	85	..	39
Kenya	19	8	..	2	..	9
Madagascar	48	17	..	24	..	7
Malawi	0	..	..	..	..	..
Maroc	398	20	..	120	34	224
Maurice	106	..	5	14	69	18
Mauritanie	23	..	..	1	..	22
Mozambique	24	..	..	11	..	13
Nigéria	685	518	..	116	..	51
Ouganda	3	..	..	3	..	..
République-Unie de Tanzanie	36	8	..	24	..	4
Sainte-Hélène	0	..	..	..	..	..
Sao Tomé-et-Principe	197	11	16	153	5	12
Sénégal	25	..	..	2	..	23
Seychelles	21	..	..	12	..	9
Sierra Leone	8	..	..	4	..	4
Somalie	8	2	..	5	..	1
Soudan	52	1	..	51	..	..
Togo	3	..	..	3	..	..
Tunisie	177	32	26	38	..	81
Zaïre	0	..	..	..	..	..
Total partiel	5 954	1 567	1 257	1 735	166	1 228
Pays en développement d'Amérique						
Anguilla	1.3	..	..	1.3	..	..
Antigua-et-Barbuda	5 462	8	307	2 175	2 912	60
Argentine	384	150	52	132	..	50
Barbade	1 172	640	264	141	35	92
Belize	2 589	621	295	1 456	83	134
Bolivie	259	41	50	141	4	23
Brésil	6 152	2 831	2 523	369	190	239
Chili	881	166	370	89	77	179
Colombie	103	10	..	62	..	31
Costa Rica	4	..	3	..	..	1
Cuba	80	5	..	69	..	6
Dominique	2	..	..	2	..	..
El Salvador	0	..	..	..	..	..
Equateur	440	380	..	4	..	56

	<i>Tonnage total</i>	<i>Pétroliers</i>	<i>Vraquiers</i>	<i>Navires de charge classiques</i>	<i>Porte-conteneurs</i>	<i>Autres navires</i>
Grenade	1	..	..	1	..	..
Guatemala	4	..	..	..	..	4
Guyana	15	..	..	9	..	6
Haïti	1	..	..	1	..	..
Honduras	1 317	259	167	754	5	132
Iles Caïmanes	2 805	542	1 120	333	38	772
Iles Vierges britanniques	8	..	..	1	..	7
Islas Malvinas	36	..	..	1	..	35
Islas Turques et Caïques	..	..	..	..	..	..
Jamaïque	3	3	..	..	..	..
Mexique	1 180	755	..	23	..	402
Montserrat	0	..	..	..	..	..
Nicaragua	1	..	..	1	..	..
Paraguay	52	9	..	40	2	1
Pérou	222	59	..	81	..	82
République dominicaine	8	..	..	7	..	1
Sainte-Lucie	0	..	..	..	..	..
Saint-Kitts-et-Nevis	1	..	..	1	..	..
Saint-Vincent-et-les Grenadines	9 866	785	4 574	3 859	193	455
Suriname	6	3	..	3	..	..
Trinité-et-Tobago	6	1	..	..	..	5
Uruguay	40	8	..	4	..	28
Venezuela	950	369	209	77	1	294
Total partiel	34 051	7 645	9 934	9 837	3 540	3 095
Pays en développement d'Asie						
Arabie saoudite	1 523	421	..	567	201	334
Bahreïn	450	153	60	98	100	39
Bangladesh	505	106	9	362	8	20
Brunéi Darussalam	349	..	..	3	..	346
Cambodge	0	..	..	..	..	..
Emirats arabes unis	1 102	398	1	216	349	138
Hong Kong, Chine	17 778	1 658	13 103	1 252	1 656	109
Inde	10 570	4 498	4 486	563	152	871
Indonésie	4 262	1 287	533	1 971	118	353
Iran (Rép. islamique d')	7 207	4 005	1 953	910	179	160
Iraq	835	660	..	105	..	70
Jordanie	59	..	18	34	7	0
Koweït	3 813	2 933	27	260	227	366
Liban	546	1	312	223	..	10
Malaisie	7 692	1 537	2 780	830	855	1 690
Maldives	112	7	..	101	..	4
Myanmar	656	5	394	244	..	13

	<i>Tonnage total</i>	<i>Pétroliers</i>	<i>Vraquiers</i>	<i>Navires de charge classiques</i>	<i>Porte-conteneurs</i>	<i>Autres navires</i>
Oman	13	..	..	6	..	7
Pakistan	381	91	..	235	42	13
Philippines	9 956	219	7 402	1 878	76	381
Qatar	1 079	375	270	206	204	24
République de Corée	9 058	1 147	5 270	1 235	814	592
Singapour	33 742	16 480	8 845	2 536	4 030	1 851
Sri Lanka	238	3	150	77	..	8
Syrie	697	2	40	654	..	1
Thaïlande	3 034	693	731	1 296	184	130
Yémen	31	8	..	3	..	20
Total partiel	115 688	36 688	46 384	15 865	9 202	7 550
Pays en développement d'Europe						
Croatie	1 036	12	761	204	28	31
Slovénie	0	0	0	0	0	0
Yougoslavie	2	0	0	1	0	1
Total partiel	1 038	12	761	205	28	32
Pays en développement d'Océanie						
Fidji	25	4	..	6	..	15
Iles Salomon	6	..	..	2	..	4
Kiribati	3	..	..	3	..	0
Nauru	0	..	..	..	..	0
Papouasie-Nouvelle-Guinée	80	3	..	64	..	13
Samoa	0	..	..	..	..	0
Tonga	30	..	..	19	..	11
Tuvalu	78	..	..	35	..	43
Total partiel	222	7	0	129	0	86
Total: Pays en développement	156 954	45 919	58 336	27 772	12 936	11 991
Autres pays et territoires non mentionnés ci-dessus	13 409	2 137	5 292	2 938	2 130	912

Source: Lloyd's Maritime Information Services (Londres).

^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 américaine et canadienne des Grands Lacs et la flotte de réserve des Etats-Unis.

^c Y compris les cargos mixtes.

^d Non compris le tonnage estimatif de la flotte de réserve des Etats-Unis et des flottes américaine et canadienne des Grands Lacs, soit respectivement 3,1 millions de tjb (3,7 millions de tpl), 1,0 million de tjb (1,9 million de tpl) et 1,2 million de tjb (1,9 million de tpl).

^e Ensemble des républiques de l'ex-URSS qui n'ont pas créé de nouveaux registres maritimes (voir encadré 1).

^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 sur les îles Falkland (Malvinas).