

Panorama rapide des transports maritimes dans de monde

Jean-Michel CUSSET*

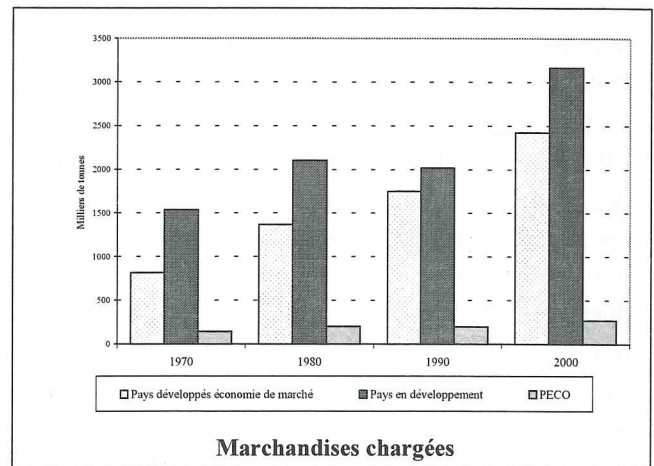
La CNUCED publie chaque année depuis 1968 une « Etude sur les transports maritimes » afin d'analyser la situation et son évolution. De cette source d'informations très complètes et détaillées qui comporte de nombreux tableaux, nous avons retenu volontairement quelques aspects afin de dresser un rapide panorama : le trafic maritime international, la flotte mondiale, le coût du fret, l'essor inégal du transport par conteneur, la concentration des armements, l'adaptation des ports.

1 – Le trafic maritime mondial

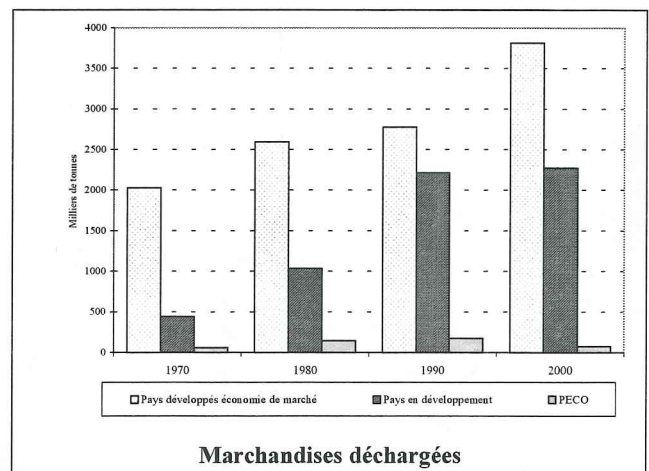
Depuis le début des années 60 jusqu'à nos jours, on observe une croissance significative du trafic maritime mondial, surtout dans les années 90. Ce trafic est passé de 1 milliard de tonnes en 1960 à 2,5 milliards en 1970, 3,7 milliards en 1980, 4 milliards en 1990 et à 5,8 milliards en 2000, selon les estimations. Selon les experts de la CNUCED, la progression du commerce mondial devrait à l'avenir être moins forte que précédemment avec le renchérissement des transports.

La répartition du trafic maritime par continent reflète les inégalités entre pays en développement (PED) et le dynamisme de la région Asie.

* Directeur de recherche au CNRS, Laboratoire d'Economie des Transports, Université Lumière Lyon 2, ENTPE.



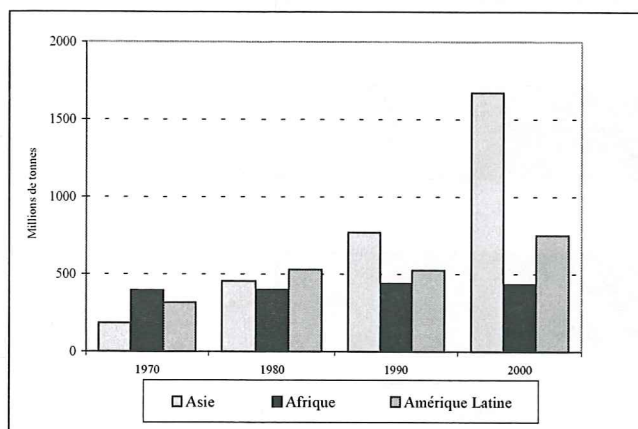
Graphique 1 : Evolution du trafic de marchandises chargées par catégories de pays de 1970 à 2000 (à partir des données de la CNUCED).



Graphique 2 : Evolution du trafic de marchandises déchargées par catégories de pays de 1970 à 2000 (CNUCED).

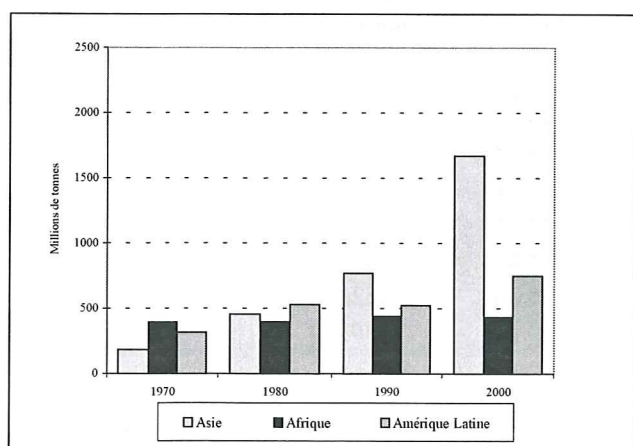
On observe une progression plus forte du trafic maritime sur la période 1990-2000 dans les deux cas de figure. Pour les marchandises chargées, le tonnage des PED est supérieur à celui des pays développés à économie de marché mais sans écart important. En revanche le tonnage des marchandises déchargées dans les pays développés est très supérieur à celui des PED mais l'écart tend à se réduire sur la période considérée. La part des pays socialistes d'Asie (Chine, Viêt-nam, Corée) progresse sensiblement depuis 1990 en raison sans doute du dynamisme de l'économie chinoise.

Au sein même des pays en développement, les disparités sont significatives comme le montrent les graphiques 3 et 4.



Graphique 3 : Volume de marchandises chargées des PED (1970-2000) Source CNUCED.

En définitive l'évolution des zones de navigation au cours des trente dernières années reflète à la fois l'émergence des pays d'Asie dans le commerce mondial (besoins énergétiques croissants liés à leur industrialisation, exportations de produits finis), l'incidence de la géo-politique sur le transport maritime (crises pétrolières et crise de l'acier par exemple), le développement des relations intra-régionales¹.



Graphique 4 : Volume de marchandises déchargées des PED (1970-2000).

¹ Anne-Claire FORTIN, « L'industrie maritime mondiale 1970-2000, Panorama des mutations », ISMEAR, *Synthèse* n° 48, octobre 2002, 4 p.

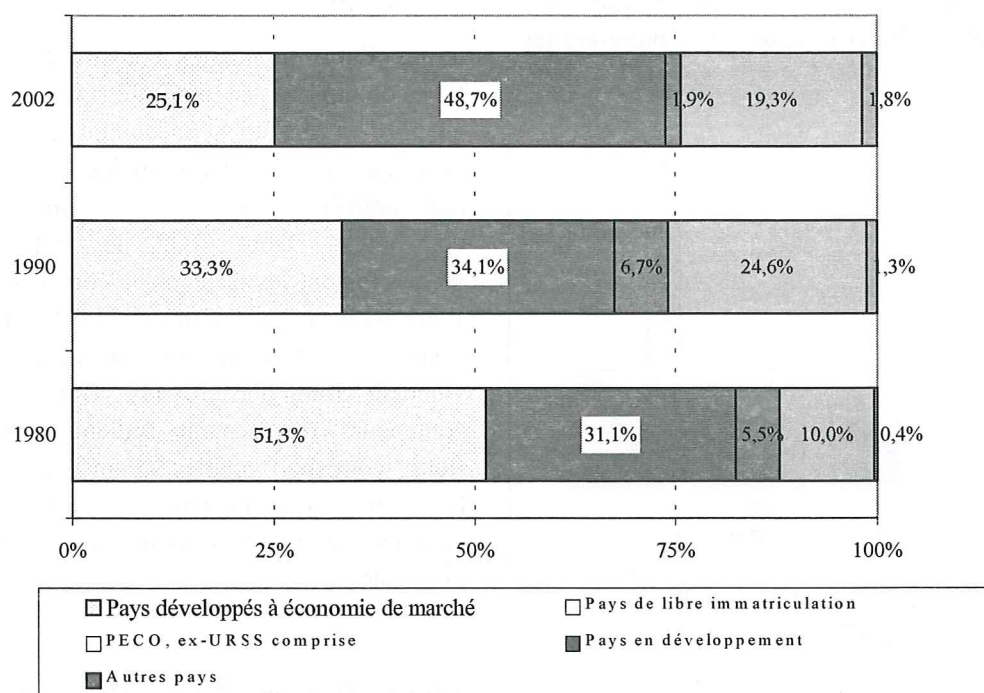
2 – La flotte mondiale

La flotte mondiale, constituée par différents types de navires, est exprimée en milliers de tonnes en port lourd (TPL). Sa composition a évolué au cours des vingt dernières années avec le recul relatif des pétroliers et la progression des porte-conteneurs. Début 2002, les pétroliers et les vraquiers sont les principales composantes de cette flotte avec respectivement 34,6 % et 35,7 % de l'ensemble. Les navires de charge classique viennent loin derrière (12,1 %). Si les porte-conteneurs représentent seulement 9,3 % de la flotte, cette part relative augmente chaque année. Les autres types de navires (méthaniers, navires-citernes divers...) forment 12,6 % de la flotte mondiale.

2.1. Une flotte mondiale très concentrée

La répartition de la flotte commerciale exprimée en TPL entre pays a évolué depuis les vingt dernières années comme le montre le graphique 5.

La part des pays en développement a sensiblement augmenté entre 1980 et 1990, mais elle reste stable depuis. Toutefois, leur part réelle, comme celle des pays développés à économie de marché est supérieure puisqu'il faudrait comptabiliser les navires immatriculés sous pavillon étranger. Ainsi plusieurs pays en développement figurent sur la liste des 35 principaux pays et territoires maritimes et ont une part importante de leur flotte sous pavillon de complaisance comme, par exemple, des pays pétroliers : l'Arabie saoudite (90 %), les Emirats arabes unis (85 %). En revanche, de grands pays maritimes d'Asie ont une part beaucoup moins élevée de navires sous pavillon étranger : Philippines (13 %), Indonésie (26 %), Malaisie (24 %), Inde (13 %).



Graphique 5 : Evolution de la flotte de navires par catégories de pays de 1980 à 2002 (source CNUCED.)

Le recul de la part relative des pays développés à économie de marché s'explique en majeure partie par la part plus importante du tonnage sous

pavillon étranger. A l'heure actuelle, les cinq principaux pays maritimes sont les suivants :

Tableau 1 : Les cinq premiers pays maritimes par la flotte début 2002

| Pays de domicile | Navires sous pavillon étranger (%) | Tonnage de port en lourd (milliers) | % du tonnage sous pavillon étranger | % du tonnage mondial |
|------------------|------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|----------------------|
| Grèce | 75,0 | 145 972 | 68,65 | 10,20 |
| Japon | 73,5 | 102 748 | 86,14 | 13,53 |
| Norvège | 47,4 | 62 621 | 55,31 | 8,25 |
| Etats-Unis | 62,0 | 42 170 | 75,81 | 5,55 |
| Chine* | 29,1 | 41 924 | 48,30 | 5,52 |
| France | 36,7 | 6 108 | 51,12 | 0,80 |

* non compris Hong Kong

Source: Etude sur les transports maritimes 2002, CNUCED

La propriété de la flotte mondiale est concentrée dans 10 pays ou territoires qui contrôlent 81,3 % du port en lourd des navires immatriculés dans les sept principaux pays de libre immatriculation.

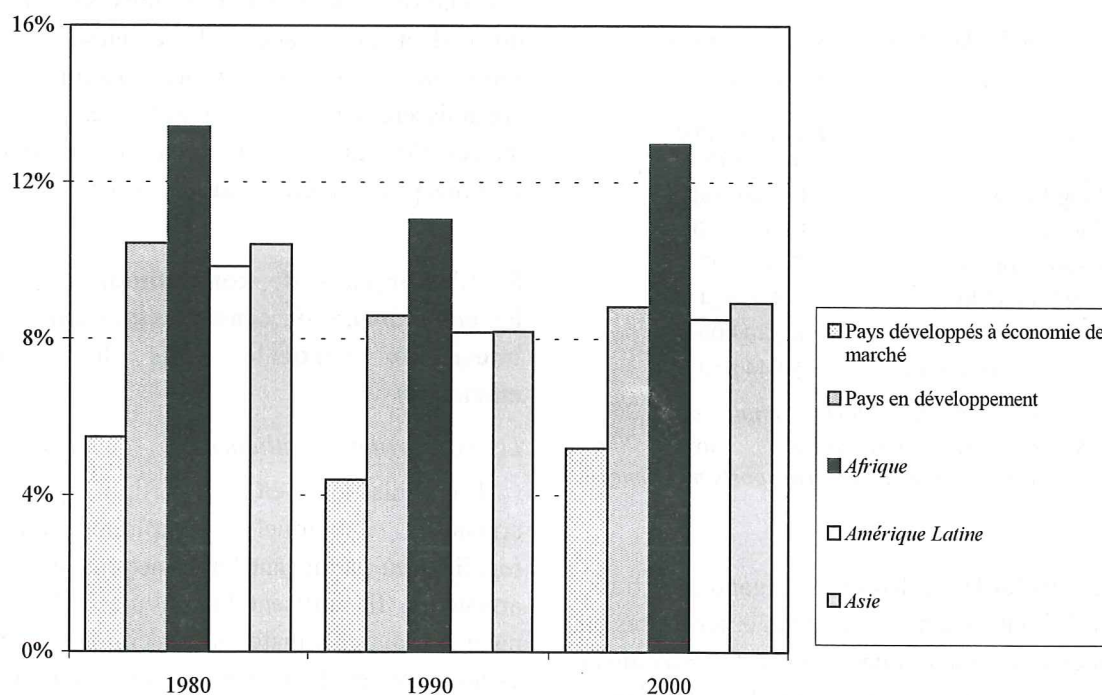
2.2. L'immatriculation des navires sous pavillon étranger

Les pavillons de complaisance faisant l'objet d'un encadré, on soulignera ici seulement le fait que la part du tonnage mondial des navires sous pavillon de complaisance est passée de 21,6 % en 1970 à 63 % au 1^{er} janvier 2002.

3 – Le coût total du fret : un poids inégal selon les régions du monde

L'abaissement du coût du fret pour les pays en développement est un enjeu majeur car il contribue

à réduire le prix des produits importés et à améliorer la compétitivité de leurs produits à l'exportation.



Graphique 6 : Estimations du coût total du fret, en % de la valeur des importations

Au cours des vingt dernières années, la part du coût du fret dans le commerce mondial a peu évolué de 1980 à 2000 globalement parlant représentant respectivement 6,64 % et 6,21 % de la valeur des importations mondiales. L'évolution au niveau de groupes de pays montre que les pays développés à économie de marché sont et restent dans la position la plus favorable en raison à la fois de la nature des importations à plus forte valeur ajoutée, et de systèmes logistiques et de stratégies de distribution plus efficaces des chargeurs de ces pays.

Pour les pays en développement dans leur ensemble, le poids relatif du fret a diminué depuis 1980 mais avec peu de variations à partir de 1990. Des disparités significatives subsistent au sein de ces pays avec l'opposition "classique" Afrique-Asie. Les pays en développement d'Asie voient la part du fret diminuer de 1980 à 2000 avec des différences au sein de ce groupe entre les sous-

régions. Le coût du fret pour l'ensemble de l'Afrique reste proportionnellement le plus élevé et oscille autour de 13 % de la valeur des importations. Au sein même du continent africain, le coût du fret est élevé pour l'Afrique de l'Ouest (14 % en 2000) et surtout pour les pays africains sans littoral puisqu'il varie entre 16,2 % et 27,6 % ; en revanche l'Afrique du Nord a un ratio bien plus faible (11,6 %) grâce à un système de transport plus performant. Selon le rapport de la CNUCED, les pays sans littoral de l'Afrique cumulent plusieurs handicaps à cet égard : « 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, procédural et managérial, sans compter une infrastructure des transports inadéquate ».

4 – Le transport maritime et la conteneurisation

L'avènement du conteneur a entraîné des mutations du transport maritime en développant et renforçant l'importance relative des lignes régulières, permettant ainsi un abaissement du coût de transport et favorisant le transport multimodal.

Tableau 2 : Les 6 principaux terminaux à conteneurs dans le monde

| Port | Trafic en 2001 (en EVP) |
|----------------------|----------------------------|
| Hong Kong | 17 900 000 |
| Singapour | 15 520 000 |
| Busan (Corée) | 7 906 807 |
| Kaohiung (Chine) | 7 540 524 |
| Shanghai (Chine) | 6 340 000 |
| Rotterdam (Pays-Bas) | 5 944 950 |

Sources : "Containerisation International", mars 2002, "Port Développement International", avril 2002. Tableau tiré de « L'Etude sur les transports maritimes » 2002, p. 66.

Si l'on exclut Hong Kong et Singapour, le trafic conteneurisé dans les ports des pays et territoires en développement pour l'année 2000 est relativement élevé pour les pays de la zone Asie (Malaisie, Indonésie, Philippines, Thaïlande, compris entre 3 et 5 millions en EVP), le Brésil et l'Inde tournent autour de 3 millions, et le premier pays africain est l'Égypte avec 1,783 million, la Côte d'Ivoire arrivant loin derrière avec 0,434 million, le Maroc 0,366 million, l'Algérie 0,297 million.

Les conteneurs sont acheminés de leur point d'origine à leur destination finale par une chaîne de transport multimodale dont le transport maritime est l'un des segments.

On assiste depuis la fin des années 60 à la mise sur le marché de navires à capacités de plus en plus élevées : 2 000 EVP en 1968, 3 000 EVP en 1978, 8 500 EVP en 1997.

En définitive, l'augmentation de la taille des navires, et la concentration des flux de marchandises dans les grands ports ou "megahubs" est une tendance qui n'est pas nécessairement irréversible ni souhaitable. A l'opposé de la massification des flux et de la concentration dans le secteur des transports maritimes internationaux, certains se feraient les avocats d'une contre-

tendance, préconisant des flux de moindre importance et des relations directes sans le passage obligé par ces *hubs* maritimes. Selon ses promoteurs, on parviendrait à une « intensification inexorable des échanges internationaux compatible avec les objectifs d'équilibres sociaux, économiques et environnementaux »². Enfin, on constate récemment que les grands ports d'Asie ont du mal à faire face à la congestion de leurs infrastructures et que des déséconomies d'échelle apparaissent, au Japon, par exemple. Au cours des années 90, les ports de taille intermédiaire sont devenus plus attractifs pour les armateurs³.

5 – L'émergence de consortiums d'armateurs, les mouvements de concentration horizontale et intégration verticale dans les transports maritimes

Les consortiums et alliances

L'organisation en consortium permet aux armateurs individuels d'exploiter une ligne régulière en partageant leurs moyens avec d'autres armateurs. Ils utilisent les cellules (*slots*) sur les navires d'autres armateurs et réciproquement. Cette exploitation en ligne permet de réduire les coûts d'exploitation, d'offrir un plus large choix de ports de desserte, mais elle nécessite le choix de manutentionnaires communs.

A la différence des consortiums classiques spécialisés sur une desserte particulière, les alliances entre armateurs visent à une desserte plus étendue avec de meilleures fréquences. Ces alliances présentent en outre l'avantage pour les armateurs d'échapper aux fusions et aux concentrations bien qu'elles restent fragiles. On peut mentionner les alliances suivantes : la Grande Alliance (P&O Nedllyod, NYK, Hapag-Lloyd, OOCL) sur des lignes Est-Ouest, la New World Alliance (APL, MOL, Hyundai) sur les trafics transatlantique, transpacifique, Europe-Asie, etc.

² On lira avec intérêt l'analyse de Jean-Philippe HUCHET, « Les grands porte-conteneurs vont-ils cesser enfin de grandir ? », *Journal de la Marine Marchande*, n° 4334, 10 janvier 2003, pp. 11-14.

³ « La desserte terrestre des transports maritimes », Table Ronde de la CMET n° 113, 2001, p. 196.

Concentration et fusions des opérateurs de conteneurs

Les fusions, comme celle de P&O et Nedllyod en 1997, permettent à la fois de réduire les coûts de transport maritime par des économies d'échelle et des gains de productivité, mais aussi de comprimer la part relative des frais généraux et des systèmes informatiques dans les coûts d'exploitation. Le mouvement de concentrations et de fusions a conduit à la disparition de petites compagnies maritimes en Afrique, en Amérique Latine, mais aussi plus récemment en Europe et en Amérique du nord.

L'intégration verticale

Cette autre tendance dans le secteur des transports maritimes correspond à la volonté de certains armateurs de maîtriser le maillon "transport terrestre" de la chaîne de transport dans la mesure il constitue une part importante de leurs coûts d'exploitation : le transport terrestre de conteneurs à vide, le coût de leur stationnement dans les entrepôts contribuent à accroître le coût total de transport. Le "carrier haulage" est donc une pratique répondant à ce souci : l'acheminement intérieur des marchandises est assuré par l'armateur lui-même qui sous-traite le transport terrestre à un transporteur (transport routier ou transport combiné). Ainsi les pré-acheminements et les post-acheminements terrestres des transports maritimes sont organisés directement par l'armateur, pour le compte de son client, sans le recours à des intermédiaires comme les transitaires.

Certains armateurs mettent en place des dépôts intérieurs afin de mieux gérer les déséquilibres de trafics entre les conteneurs pleins et les vides, et de massifier les transports sur certaines destinations intérieures.

6 – Transport maritime et ports

La concentration dans la manutention portuaire

Sur le plan institutionnel, on assiste, de même que pour les armateurs, à un mouvement de concentration des opérateurs de manutention portuaire des conteneurs⁴.

Les manutentionnaires et les établissements portuaires sont naturellement des acteurs clés dans les mutations des transports maritimes et ils sont contraints à s'adapter aux nouvelles données. Pendant longtemps, la gestion des infrastructures et des services portuaires étaient contrôlée par des monopoles publics, les autorités portuaires. Or, depuis le début des années 90 on assiste à un désengagement plus ou moins poussé, selon les régions du monde, des pouvoirs publics, et à l'ouverture au secteur privé de cette gestion portuaire. La manutention portuaire n'est plus l'apanage d'entreprises nationales mais elle tend de plus en plus à être concentrée aux mains d'opérateurs de taille continentale, asiatiques, américains et européens. En fait, ces groupes internationaux ont une stratégie d'expansion qui se manifeste selon diverses modalités⁵ : la création de terminaux portuaires, nouvelles plaques tournantes des trafics mondiaux. En Malaisie, par exemple, on note la création de terminaux dans des ports desservant des lignes maritimes importantes, le rachat de concurrents et la formation de partenariats avec d'autres opérateurs pour la gestion d'un terminal.

La compétition portuaire

Les autorités portuaires à travers le monde se trouvent confrontées aux exigences des autres acteurs des systèmes de transport, et en premier lieu des armateurs opérant sur les lignes régulières. Par ailleurs elles ne peuvent négliger leur poids dans l'économie de leur hinterland, et par conséquent des effets d'entraînement de leurs activités sur la région urbaine où elles sont établies. Les autorités des grands ports, face aux stratégies des armateurs, et dans un climat de concurrence de plus en plus rude, doivent considérer différentes variables de leur développement⁶ : les accessibilité terrestres et maritimes, l'efficacité de la manutention, le développement des zones logistiques, la qualité du système intermodal, la massification du transport terrestre, et la qualité du site portuaire (espace et environnement).

⁴ cf. *Synthèse ISEMAR*, n° 39, citée en référence.

⁵ Voir *Synthèse ISEMAR*, n° 39.

⁶ Nous reprenons ici les variables mentionnées par A. FREMONT dans sa communication à la 8^{ème} conférence internationale des villes portuaires (citée en référence en fin d'article).

Conclusion

Ce panorama, trop bref, a tenté de mettre en évidence quelques grandes tendances des transports maritimes à l'échelle mondiale. La nécessité croissante de massifier les trafics et de réaliser des économies d'échelle dans le secteur des transports maritimes a exacerbé la concurrence entre armateurs ou a favorisé des alliances et l'intégration verticale de services de transport au sein de la chaîne totale de transports. Le marché du transport maritime tendrait à devenir oligopolistique alors que cette tendance se développerait de manière parallèle dans le secteur de la manutention. On est alors en droit de s'interroger, pour certains pays ou régions du monde, sur l'avenir des autorités portuaires, et sur leur capacité d'adaptation aux contraintes imposées par les armateurs et les manutentionnaires contrôlés par des groupes

multinationaux. Cela est vrai non seulement pour les pays maritimes d'Afrique mais aussi pour ceux d'Europe et d'Amérique latine. En outre, ce panorama n'a pas permis d'aborder de manière approfondie la place des PMA, et en particulier des PMA sans littoral dans ces mutations des transports maritimes, et des chaînes multimodales de transport de manière plus générale. N'y a-t-il pas un risque de marginalisation dans le commerce international liée aux handicaps de coûts élevés d'importation et d'exportation des marchandises ? Le processus d'intégration économique de sous-ensembles régionaux est-il remis en question par les défaillances des systèmes de transport entre Etats ou bien, au contraire, sera-t-il réactivé sur des bases nouvelles par une réponse collective et coordonnée aux défis posés par une géographie des échanges internationaux en perpétuelle mutation ?

Références

M. ABEILLE, « Transport multimodal : contexte économique et pratiques commerciales », *Journal de la marine marchande*, n° 236, février 1999, 4 p.

Etude sur les transports maritimes 2002, CNUCED, Genève, 85 p. + annexes.

P. CARIOU, « Les enjeux de la consolidation des opérateurs de manutention portuaire sur l'analyse de la concurrence », *Location of economic activity, regional development and the global economy : European and East Asian Experience*, International Conference, Faculté des affaires internationales, 20, 13 p.

A.C. FORTIN, « L'industrie maritime mondiale 1070-2000 : panorama des mutations », ISEMAR, *Synthèse* n° 48, octobre 2002, 4 p.

A. FREMONT, « Quelles stratégies portuaires face aux armements de lignes régulières ? » Communication à la 8^{ème} conférence internationale des villes portuaires, Dalian, 22-25/10/2002.

E. GOUVERNAL, « Evolution du transport maritime, Techniques de l'ingénieur », traité *L'Entreprise Industrielle*, 2001, AG8 130, 14 p.

E. GOUVERNAL, « Evolution de la ligne régulière et rôle des ports », *Revue Transports*, n° 411, janvier-février 2002, pp. 16-29.

J.Ph. HUCHET, « Les grands porte-conteneurs vont-ils enfin cesser de grandir ? » *Journal de la marine marchande*, n° 4334, janvier 2003, 4 p.

R. LACOSTE, N. TERRASSIER, « La manutention portuaire conteneurs : les opérateurs internationaux, perspectives européennes », ISEMAR, *Synthèse* n° 34, mai 2001, 11 p.

E. LOPEZ, « Les porte-conteneurs géants : mythe ou réalité », ISEMAR, *Synthèse* n° 52, février 2003, 4 p.

N. TERRASSIER, R. LACOSTE, « La concurrence entre armateurs de lignes régulières de conteneurs se gagne à terre. », ISEMAR, *Synthèse* n° 35, mai 2001, 11 p.

Petit lexique du transport maritime

Affrètement (remise de navire) : se distingue du contrat de transport (remise de marchandises). L'affrètement porte sur l'usage et la jouissance du navire par l'affréteur (le "fréteur" met le navire à disposition de l'affréteur) ; le contrat de transport porte sur la marchandise que le chargeur confie au transporteur contre paiement du fret.

Armateur : celui qui exploite le navire en son nom, qu'il soit ou non propriétaire.

Cabotage : transport maritime à courte distance, national ou international, qui s'exerce le long des côtes ou entre des îles (par exemple aux Philippines, en Indonésie ou au Japon).

Chaîne de transport multimodale : organisation d'un transport de marchandises utilisant plusieurs modes de transport différents : par exemple, le transport routier, puis le transport maritime, de nouveau le transport routier.

Chargeur : personne (propriétaire ou non de la marchandise) qui conclut le contrat de transport et remet, dans la plupart des cas, la marchandise au transporteur.

Conférence maritime : association d'armateurs constituée pour fixer les conditions d'exploitation de lignes régulières de navigation.

Consignataires de navires : représentants du propriétaire ou de l'affréteur du navire ; ils organisent l'escale au port et, dans leurs fonctions d'agents maritimes, procurent le fret que le navire aura à transporter. Ils peuvent donc être en même temps entrepreneurs de manutention.

Dépotage : action de vider un conteneur.

Empotage : remplissage d'un conteneur.

EVP : (conteneur) Equivalent Vingt Pieds ; en anglais TEU ou Twenty Equivalent Unit. Unité de mesure uniformisée permettant de répertorier les conteneurs selon leur taille et de décrire les capacités des navires porte-conteneurs ou des terminaux. Un conteneur ISO de 20 pieds correspond à 1 EVP.

Feeder : navire d'apport.

Feederling : transbordement entre grands navires de ligne (navires-mères) qui font escale dans un nombre limité de ports, et les plus petits navires (navires nourriciers) qui acheminent les marchandises vers des ports de plus petite taille que les armateurs ne desservent pas en ligne directe.

Flotte marchande (unités de mesure) : on utilise le nombre de navires en unités (par type de navires le plus souvent), et de façon plus significative, la capacité des navires exprimée en millions de tonnes ou bien en EVP pour les porte-conteneurs.

Fret : la marchandise proprement dite, mais aussi le prix du transport proprement dit (taux de fret).

Gateway : port utilisé comme port principal d'un pays ou d'un continent (Singapour par exemple en Asie).

Hinterland : arrière-pays commercial d'un port. Cet arrière-pays peut correspondre à plusieurs pays sans littoral : par exemple le Burkina Faso ou le Niger pour le port d'Abidjan.

Hub portuaire : plate-forme portuaire de groupage-dégroupage des marchandises, en général conteneurisées.

Interlining : Pratique consistant à transborder les conteneurs d'un gros navire vers un autre gros navire. L'objectif est de démultiplier le nombre de destinations accessibles par les marchandises sur une compagnie. Cela permet des interconnexions entre lignes conteneurisées est-ouest et nord-sud.

Intermodalité : mises en œuvre successive de plusieurs modes de transport à l'aide de moyens permettant d'éviter les ruptures de charge.

Ligne régulière (par opposition aux navires affrétés ou "tramping") : service assuré par une compagnie maritime, ses navires naviguant à intervalles réguliers entre des ports déterminés. la desserte maritime est organisée selon un itinéraire fixe, les ports identifiés à desservir l'étant à une fréquence déterminée. Le chargeur (industriel ou commerçant) désirant utiliser ces lignes s'accorde avec l'armateur sur les conditions de transport.

Pays de libre immatriculation : pays dans lesquels sont immatriculés des navires battant pavillon de ces pays mais appartenant à des pays étrangers. Par ordre d'importance décroissante : Panama, Libéria, Bahamas, Malte, Chypre, Bermudes, Vanuatu.

Services conteneurisés : ils sont assurés sur deux types de lignes : les grandes lignes trans-océaniques est-ouest entre pays industrialisés. Les armateurs d'Extrême-Orient sont dominants sur ces lignes ; les lignes "nord-sud", desservies par des porte-conteneurs de taille moyenne (1 500 à 2 000 boîtes), assurent des liaisons entre l'Europe et les pays en développement d'Afrique occidentale, d'Amérique du Sud, de l'Océan indien... Les lignes maritimes conteneurisées se caractérisent par l'importance des flux de conteneurs vides en raison des déséquilibres du commerce extérieur dans les sens aller et retour.

Slot : compartiment destiné à recevoir un conteneur sur un navire porte-conteneurs, et pouvant faire l'objet d'une location forfaitaire.

Trafic maritime (mesure) : il s'exprime en tonnes de marchandises chargées pour les exportations d'un pays ou d'un ensemble de pays, et en tonnes de marchandises déchargées pour les importations.

Trafic "ro-ro" : roll on-roll off, trafic transporté par la technique du trans-roulage, qui concerne des navires dont la cargaison est manutentionnée par roulage grâce à une porte passerelle avant ou arrière.

Trafic au tramping (*tramp* = vagabond en anglais) ou à la demande : trafic transporté par un navire loué sous contrat, par opposition au navire de ligne régulière.

Trafic de transbordement : marchandises en provenance d'un pays étranger, débarquées dans un port français (par ex.) et rembarquées vers leur pays de destination, après la réexpédition de la cargaison à laquelle elles appartenaient.

TPL : Tonne de Port en lourd (unité de mesure du tonnage d'un navire).

Tramping : service de transport maritime à la demande, c'est-à-dire que le navire est affrété au voyage ou à temps. Ce type de service concerne le transport du pétrole, des minerais de fer, du charbon et des céréales. Il s'oppose à la ligne régulière.

Transitaire maritime : représentant portuaire du propriétaire de la marchandise et responsable des opérations liées au transit.

VLCC : Very Large Crude oil Carrier, pétrolier de 200 000 à 300 000 tonnes (ou plus).

Vracons : il s'agit, soit des liquides : surtout produits pétroliers, soit des solides : minerais et combustibles minéraux solides, engrais et nourriture pour le bétail, céréales.

JMC