

CONSEIL DE L'ATLANTIQUE NORD  
NORTH ATLANTIC COUNCIL

EXEMPLAIRE

N° 71

MF  
ORIGINAL: ANGLAIS  
12 janvier 1961

NATO CONFIDENTIEL  
DOCUMENT  
AC/127(O)D/1

GROUPE D'ETUDE AD HOC SUR LA POLITIQUE SOVIETIQUE  
EN MATIERE DE PRODUITS PETROLIERS

RAPPORT DE LA DELEGATION DE LA NORVEGE SUR LES  
PROBLEMES DE TRANSPORT ET DE LIVRAISON DU PETROLE  
SOVIETIQUE

Note du Secrétaire

On trouvera ci-joint un exemplaire du document soumis par la Délégation de la Norvège à la demande du Groupe d'étude\*. Ce document a déjà fait l'objet d'une distribution préliminaire.

(Signé) C. NEUVILLE

OTAN/NATO  
Paris, XVIe.

\* AC/127(O)R/1, point II(5)

NATO CONFIDENTIEL

DELEGATION DE LA NORVEGE

Paris, le 24 décembre 1960

Cher Monsieur,

Veillez trouver ci-joint le document que la Délégation de la Norvège a été invitée à soumettre sur les problèmes de transport et de livraison de pétrole soviétique (voir compte rendu de décisions AC/127(O)R/1).

Ce document a été établi par des fonctionnaires norvégiens et ne doit en aucun cas être considéré comme reflétant l'opinion autorisée des autorités norvégiennes.

Nous espérons toutefois qu'il pourra servir aux débats futurs du Groupe ad hoc sur le politique soviétique en matière de produits pétroliers, et je vous serais reconnaissant de bien vouloir faire distribuer cette lettre et le document correspondant aux autres membres du Groupe.

Veillez agréer, cher Monsieur, ...

(Signé) E. ULSTEIN

M. A. Vincent  
Chef Adjoint de la  
Section Economique

DECLASSIFIED - PUBLIC DISCLOSURE / DECLASSIFIE - MISE EN LECTURE PUBLIQUE

GROUPE D'ETUDE AD HOC SUR LA POLITIQUE SOVIETIQUE  
EN MATIERE DE PRODUITS PETROLIERS

RENSEIGNEMENTS FOURNIS PAR LA NORVEGE CONFORMEMENT  
A LA DECISION ADOPTEE A LA PREMIERE REUNION DU GROUPE,  
LE 9 DECEMBRE 1960

Mémoire sur les problèmes de transport posés  
par les exportations de produits pétroliers du bloc soviétique

Production et exportation de produits pétroliers soviétiques  
et mondiaux, 1957-1959

Le Tableau I ci-joint donne les chiffres relatifs à la production et à l'exportation de produits pétroliers des pays du bloc soviétique et du reste du monde de 1957 à 1959. Alors que dans les pays satellites la production et les exportations ont été stagnantes, celles de l'URSS ont augmenté plus rapidement que celles de l'ensemble du monde.

En 1959, les exportations de produits pétroliers soviétiques se sont élevées à 25.400.000 tonnes environ, dont 10.800.000 tonnes environ à destination d'autres pays communistes.

Les exportations de pétrole roumain vers l'URSS ont atteint 3.000.000 de tonnes en 1959; une certaine partie allant vers d'autres pays communistes et 2.000.000 de tonnes environ étant exportées à l'extérieur du bloc.

Si l'on en exclut les échanges interbloc, les exportations du bloc soviétique se sont élevées en 1959 à 16.500.000 tonnes environ, soit approximativement 4% de la totalité des exportations mondiales.

Destination des exportations POL soviétiques

Les renseignements sur ce point, qui sont fondés sur les statistiques de l'URSS, ont été publiés en 1960 par le Petroleum Press Service, page 329 F. (voir document de travail OTAN AC/127-WP/66).

Comme nous l'avons déjà signalé, 10.800.000 tonnes ont été exportées en 1959 vers d'autres pays communistes, 10.700.000 autres tonnes vers des pays européens non-communistes, et 3.800.000 tonnes vers d'autres pays, à savoir l'Amérique Latine, l'Afrique et l'Asie.

Exportations de produits pétroliers du bloc soviétique par voie de mer

Les statistiques d'exportations telles qu'elles sont établies ne précisent pas le mode de transport utilisé. On sait que la plupart des exportations destinées aux satellites européens le sont par voie de terre, et en grande partie par voie ferrée. La plupart de ces besoins seront bientôt couverts par le nouveau système de pipe-lines (voir ci-après). Toutefois, une partie des importations de la Pologne s'effectue par pétroliers depuis la Mer Noire, ce qui explique pourquoi Rostock est en passe de devenir un grand port d'importation de l'Allemagne orientale (voir Petroleum Press Service 1960, page 349). Aucune statistique ne donne pour la Chine le pourcentage des importations de POL acheminés par terre et par mer.

La quasi totalité des produits pétroliers destinés aux pays extérieurs au bloc soviétique sont actuellement transportés par mer.

Il s'ensuit qu'en 1959 les exportations maritimes POL du bloc soviétique étaient vraisemblablement composées comme ci-dessous :

URSS/Europe occidentale	10.700.000 tonnes
URSS/autres parties du monde libre	3.800.000 "
Roumanie/monde libre	2.000.000 "
<hr/>	
Total	16.400.000 tonnes
<hr/>	

il convient d'ajouter à ce total un faible pourcentage des 10.800.000 tonnes expédiées d'URSS vers d'autres pays communistes, et certains échanges entre pays satellites. Le total global des exportations de POL par voie de mer pourrait donc être de l'ordre de 20.000.000 tonnes.

En d'autres termes les exportations POL du bloc soviétique ont représenté en 1959 4 à 5% des échanges internationaux de pétrole par mer.

Compte tenu des navires citernes désarmés, de ceux assurant le commerce des céréales ou le cabotage sur l'une des côtes du littoral des Etats-Unis ou sur les deux à la fois, le tonnage mondial des pétroliers en service absorbés par les échanges internationaux s'est élevé en moyenne en 1959 à 46.000.000 ou 47.000.000 de port en lourd. En conséquence, chacune de ces unités a transporté en moyenne neuf fois son tonnage de port au cours de l'année (ce qui équivaut environ à 10 voyages par navire).

Les exportations maritimes POL du bloc soviétique sont dans une large mesure acheminées sur de courtes distances. On peut estimer que le volume global des exportations soviétiques vers le monde libre, soit 14.500.000 tonnes ont été probablement transportées en 1959 par des navires citernes accomplissant en moyenne 12 à 13 rotations par an. Il semble donc que, même en tenant compte du temps nécessaire aux réparations, etc..., une flotte de pétroliers de 1.250.000 tonnes de port environ aurait suffi, ce qui équivaldrait à 2,5% du tonnage mondial de pétroliers, et à 3% du tonnage en service occupé à des transports internationaux de pétrole.

Exportations POL du bloc soviétique en 1960, et structure géographique

D'après le Petroleum Press Service 1960 (page 445), les exportations de POL soviétiques vers l'Europe libre atteindront vraisemblablement 15.000.000 tonnes en 1960, contre 10.700.000 tonnes en 1959, Les exportations vers plusieurs pays non européens ont considérablement augmenté; un accord commercial triennal conclu avec le Japon prévoit l'importation de 830.000 tonnes en 1960 et de 3.400.000 tonnes en 1961-62. Le Brésil importera annuellement 600.000 tonnes de 1960 à 1962 (voir P.P.S., p. 330). La Russie s'est également engagée à assurer les besoins de Cuba, qui ont été en 1959 de 3.250.000 tonnes environ. Compte tenu des exportations de pétrole roumain, les besoins en tonnage ont augmenté dans une plus grande proportion que le volume des exportations, le nombre des rotations annuelles peut en effet être évalué à 6 sur le parcours Mer Noire/Cuba et à 5 ou 5,5 sur le parcours Mer Noire/Japon.

Ports de la Mer Noire, tonnage des pétroliers utilisés

La majeure partie des exportations maritimes du bloc soviétique partent des ports de la Mer Noire, tels que Batoum, Tuapse, Novorossisk, et dans une certaine mesure d'Odessa en URSS et de Constanze en Roumanie.

A l'exception de Novorossisk, ces ports ne peuvent recevoir que des navires ayant un tirant d'eau approximatif de 30 pieds, c'est-à-dire que les pétroliers doivent avoir un tonnage très inférieur à 20.000 tonnes de port pour pouvoir charger des cargaisons complètes. Comme on le verra plus loin, la quasi-totalité du pétrole a effectivement été expédié par pétroliers de 12.000 à 18.000 tonnes de port.

Novorossisk semble pouvoir accueillir des pétroliers tirant près de 36 pieds, soit 40.000 tonnes de lourd.

A Batoum, il sera probablement facile de construire un poste d'amarrage pour le déchargement dans des mouillages situés en eau profonde et loin de la côte, de façon à surmonter les limitations inhérentes aux tirants d'eau.

En ce qui concerne les produits pétroliers, les importateurs préfèrent probablement recevoir les cargaisons par navires citernes "de poche"; les POL ont en effet représenté en 1959 55% des exportations de l'URSS.

En ce qui concerne le pétrole brut, les raffineries pourraient facilement recevoir des cargaisons plus importantes, si ceci entraînait une réduction de prix ou de frets. Pour les transports à courte distance, la limitation du tirant d'eau et du tonnage n'a cependant qu'une faible incidence sur le coût du transport et par conséquent sur la puissance compétitive de l'URSS.

Pour les transports à longue distance, l'emploi de pétroliers de fort tonnage permet de réaliser une économie plus importante sur le coût du transport. Ainsi qu'il est dit plus haut, Novorossisk est en mesure de les accueillir. Il ressort des récents achats et commandes de tonnage effectués par l'URSS que l'emploi de pétroliers géants se généralisera à l'avenir.

#### Ports de la Baltique, système de pipe-lines

Des exportations de POL ont été faites également à partir de Klapaida (Memel) dans la Baltique, mais elles n'ont porté jusqu'à présent que sur un volume insignifiant.

On prévoit que le système de pipe-lines réunissant la zone Volga/Oural à l'Europe centrale et à la Baltique sera achevé en 1963 et aura une capacité probable de 18.000.000 tonnes par an. La section Volga/Oural-Klapaida sera très prochainement en service.

Ce système libèrera les pétroliers et les nombreux moyens ferroviaires qui ravitaillaient en pétrole les pays satellites d'Europe centrale et augmentera dans une large mesure la capacité pour l'URSS d'expédier des produits POL vers la Finlande, la Suède et d'autres pays nordiques à partir des ports de la Baltique et non plus de la Mer Noire, ce qui réduira ainsi les besoins en navires citernes.

Klapaida ne peut toutefois recevoir des navires tirant plus de 22 pieds environ, soit 4.000 ou 5.000 tonnes. De là le grand intérêt porté par l'URSS à cette classe de pétroliers (voir ci-après).

Un vaste système de pipe-lines couvrant la Sibérie est également en construction et des plans prévoient la pose de pipe-lines jusqu'à la côte du Pacifique, ce qui raccourcira considérablement le trajet des pétroliers à destination du Japon et permettra peut-être d'interrompre les exportations vers l'Extrême-Orient à partir des ports de la Mer Noire. Du point de vue coût de transport, il n'est pas certain que l'acheminement de POL par cette longue canalisation soit moins coûteux que le

transport par un pipe-line plus court jusqu'à la Mer Noire suivi d'un chargement et d'un long transport par pétrolier.

### Tonnage des navires citernes du bloc soviétique

Les exportations de pétrole du bloc soviétique s'effectuent en partie par ses propres pétroliers et en partie par des pétroliers battant pavillon étranger.

Le tableau 2 montre l'accroissement du tonnage de la flotte pétrolière des pays du bloc soviétique et du reste du monde au cours de ces dernières années.

Ainsi qu'il apparaît le tonnage de la flotte pétrolière du bloc soviétique est comparativement faible, mais s'accroît plus rapidement que celui du reste du monde. En été dernier, cette augmentation a été de 2%, la flotte russe étant de beaucoup la plus importante du bloc.

Le Lloyds Register (Veritas) donne les renseignements suivants sur la répartition par tonnage et par âge des pétroliers russes à la date du 30 juin 1960. Les chiffres sont exprimés en tonnes brutes. Comme une tonne de jauge brute correspond pour les pétroliers à un peu plus d'une tonne et demie de port en lourd, ce tableau correspond bien aux chiffres donnés par Jacobs, notamment; si l'on tient compte du fait que ce dernier exclut les navires de moins de 2.000 tonnes de port (voir tableau 3).

Comme on le constatera, la plus grande partie de la flotte pétrolière soviétique est composée de navires de la classe 6.000 à 10.000 tonnes brutes, soit 10.000 à 16.000 tonnes de port. Environ 85.000 tonnes brutes, soit 130.000 tonnes de port sont représentés par des navires de moins de 4.000 tonnes brutes, soit 6.000 tonnes de port; ces navires seront rarement utilisés en dehors de la Baltique ou des mers adjacentes. Au 30 juin 1960, la Russie ne comptait que trois pétroliers de plus de 10.000 tonnes brutes..

D'après le tableau 3, il semble également que la plus grande partie de la flotte russe de navires citernes soit de construction récente. En fait, le nouveau programme de construction a été lancé vers 1951, et 85% de la flotte actuelle ont été construits dans le cadre de ce programme.

### Programme du bloc soviétique de construction de pétroliers et achat de pétroliers étrangers

Pendant la période immédiatement postérieure à la guerre, l'URSS s'est peu préoccupée de renouveler ou d'augmenter sa flotte marchande. Les progrès n'ont sérieusement commencé que vers 1951. A la fin de l'année 1959, la flotte

soviétique s'élevait à 3.500.000 tonnes dont 2.200.000 tonnes représentant des achats effectués de 1951 à 1959. Un tiers du tonnage avait été construit en URSS et un autre tiers dans d'autres pays communistes. Au total, la Finlande avait livré 13% du tonnage ; 20% provenait donc d'autres pays.

Le plan septennal pour 1959-1965 prévoit qu'un pourcentage plus élevé de l'accroissement annuel du tonnage proviendra des chantiers navals de l'URSS et d'autres pays du Bloc soviétique. Compte tenu de certains envois à la ferraille, ce plan impliquerait des achats et des constructions nouvelles s'élevant à 500.000 ou 600.000 tonnes brutes dont, d'après le Tableau 2, 100.000 tonnes environ auraient été acquises au 30 juin 1960. Il en résulte qu'à cette date 400.000 ou 500.000 tonnes brutes, soit 600.000 à 750.000 tonnes de port faisaient l'objet de commandes effectives ou prévues ou d'ordres d'achats livrables avant la fin de 1965.

Le Tableau 4 ci-joint concerne les commandes passées par le Bloc soviétique et connues à la date du 30 juin 1960 ; il porte sur 31 navires, jaugeant 289.300 tonnes de port. Il est intéressant d'observer que 23 de ces navires, soit un tiers du tonnage sont de la classe des 4.000 tonnes (voir ci-dessus pour les besoins de la Baltique).

La liste n'est sûrement pas complète. On peut présumer que d'autres pétroliers étaient en construction dans les chantiers navals de l'URSS et de Pologne pour le compte de la Russie.

Le programme polonais de constructions navales livrables en 1960 porte sur 72 navires totalisant 272.000 tonnes brutes, dont 63% pour l'étranger, principalement pour l'URSS. Le pourcentage de pétroliers n'a pas été indiqué. Quoi qu'il en soit, il existe une capacité disponible pour la construction de pétroliers de 35.000 à 40.000 tonnes de port ; une cale sèche pour la construction de bâtiments pouvant atteindre 65.000 tonnes de port est en construction.

Il est évident que le plan septennal de l'URSS tient compte des réalisations de la Pologne. Au printemps 1960, des rapports sur l'activité des chantiers polonais faisaient état de commandes russes s'élevant à 122 navires, dont des pétroliers, jaugeant au total 850.000 tonnes de port et livrables entre 1961 et 1965.

Au début de 1960, un accord commercial conclu entre l'URSS et la Japon prévoyait la construction au Japon de cinq pétroliers pour le compte des Soviets jaugeant 10.000 à 20.000 tonnes de port. Ces pétroliers n'ont apparemment jamais été commandés.



En août 1960, une mission de la Sudoimport (Société soviétique d'importation de navires) s'est rendue au Japon aux fins de négociations. Le numéro de décembre 1960 de la revue "Japan Shipping & Shipbuilding" précise que ces négociations ont abouti à une commande de 4 pétroliers de 35.000 tonnes de port chacun, livrables au cours du premier semestre 1962. Elles ont également été suivies de l'achat de deux autres pétroliers jaugeant respectivement 39.200 et 40.000 tonnes de port. Ces navires ont été commandés par des armateurs de bâtiments navigant sous "pavillon de complaisance", mais qui n'en ont, toutefois, pas pris livraison.

Ce marché à lui seul implique donc l'acquisition de 6 pétroliers, soit 220.000 tonnes de port.

D'autres pays communistes s'intéressent également à l'achat de pétroliers. C'est ainsi que la Roumanie a récemment envisagé la construction au Japon de 4 pétroliers de 10.000 à 15.000 tonnes de port chacun, qui sont selon toutes probabilités, destinés à être chargés à Constanza.

En 1960, le Bloc soviétique a racheté 3 pétroliers suédois jaugeant environ 13.000 tonnes de port chacun. Deux ont été vendus à l'Allemagne orientale au printemps 1960 et le troisième à la Bulgarie en automne. Il se peut que l'un des deux pétroliers en question soit inclus dans le Tableau 2, mais au moins deux d'entre eux ne le sont pas.

L'URSS s'est également intéressée à la commande ou à l'achat de pétroliers dans d'autres pays que le Bloc soviétique et le Japon.

Il est évident qu'à partir du 1er juillet 1960, le tonnage soviétique de pétroliers augmentera bien plus rapidement que précédemment et que le plan septennal pourra être réalisé sans difficultés à une date même antérieure à 1965.

#### Politique de l'URSS en matière de marine marchande

Le Times du 21 novembre 1960 contient un article sur les transports et la politique maritimes de l'URSS. En 1958, le volume des échanges de l'Union soviétique représentait 40.200.000 tonnes/milles sur un total de 57.000.000 tonnes/milles, ce qui fait que 70% des tonnes/milles concernaient des échanges avec l'étranger. Selon le plan septennal, ce chiffre devrait tripler d'ici à 1965.

Le Times indique également que les navires soviétiques ont acheminé en 1958, 58% des importations et exportations de l'URSS. Selon le plan septennal, ce chiffre devrait être de 75% d'ici à 1965.

Note. Une étude consacrée aux transports maritimes en 1960 de POL en provenance de la Mer Noire est en cours. Les renseignements qui seront donnés par destination, pavillon et pour diverses parties de l'année seront plus précis que ceux disponibles lors de l'établissement du présent document. Certaines des observations ci-après ne sont donc que provisoires. Cette étude sera vraisemblablement achevée avant la réunion du Groupe qui se tiendra au début de janvier 1961.

### Besoins en tonnage

Ainsi que le montre le Tableau 5, il semble qu'en 1959, les exportations POL de l'URSS vers des pays ne faisant pas partie du Bloc soviétique ont pu être assurées par une flotte de 1.250.000 tonnes de port environ, en rotation continue (y compris le temps de réparation). Avec les exportations roumaines de POL, 1.500.000 tonnes de port environ seraient nécessaires. En outre, les échanges par mer à l'intérieur du Bloc proprement dit absorberaient un tonnage de pétroliers, dont l'évaluation pourrait peut-être faire l'objet d'une étude spéciale.

Etant donné l'augmentation considérables en 1960 du volume des exportations de l'URSS vers l'Europe occidentale et surtout vers l'Amérique latine et le Japon, il semble probable que l'acheminement des exportations du Bloc soviétique vers les autres pays a nécessité en 1960 un tonnage approximatif de 2.500.000 tonnes de port.

En supposant que le tonnage des pays satellites ait été employé exclusivement aux échanges interbloc, et que seuls des pétroliers jaugeant plus de 6.000 tonnes brutes (9.000 tonnes de port) aient été utilisés pour les exportations, il semble que l'URSS ait disposé de 600.000 tonnes de port environ en 1959 et de 800.000 tonnes de port en 1960, c'est-à-dire d'une capacité de transport représentant 50% du volume des exportations en 1959 et de moins de 50% en 1960.

Quoi qu'il en soit, le reste des exportations est actuellement transporté sous pavillon étranger.

### Affrètements de navires pour les exportations du Bloc soviétique au cours du 1er semestre 1960

La plupart des affrètements pétroliers concernant des pays extérieurs au Bloc soviétique sont connus par le marché des frets. Le nombre des affrètements effectués entre le 1er janvier et le 9 juillet 1960, date à laquelle ESSO a déclaré la mise à l'index des armateurs affrétant des navires pour acheminer les exportations POL soviétiques, s'est élevé à 112. Sur ce nombre, environ 19 l'ont été pour le compte de pays autres que ceux du Bloc soviétique, 4 pour la Chine et la Pologne et 72 pour le compte de l'URSS, le reste, soit 17 affrètements, était pour compte inconnu.

Il est donc évident que la majeure partie des produits pétroliers est vendue CAF, d'autant plus que certains des affrètements effectués pour le compte de l'URSS ont porté sur des voyages consécutifs, des affrètements à temps (t.c.p.) ou des transports de tonnages importants, et qu'il est possible de supposer que toutes les exportations assurées par des pétroliers soviétiques se font sur une base CAF.

En revanche, la liste ne fait pas ressortir les navires appartenant aux importateurs eux-mêmes ou affrétés à temps.

Les bâtiments énumérés ont une capacité moyenne de transport de 16.133 t., soit 17.000 à 17.500 tonnes de port; huit seulement ont une capacité supérieure ou égale à 20.000 tonnes, le maximum étant 24.000 tonnes.

Parmi les affrètements énumérés, 90 ne concernent qu'un seul voyage et portent au total sur 1.452.000 tonnes.

Les 22 autres concernent des voyages consécutifs ou font l'objet de contrats de transport par lesquels l'armateur s'engage à expédier une certaine cargaison dans un délai déterminé. En partant du nombre de voyages effectués à titre de contrats d'affrètements de durée limitée, il a été calculé par déduction que les 22 affrètements ou contrats intéressaient le transport de 4.680.000 tonnes de cargaison c'est-à-dire au total 6.132.000 tonnes pendant un peu plus de six mois, soit 1.000.000 de tonnes par mois, ce qui semblerait correspondre approximativement à 1.100.000 - 1.200.000 tonnes de port en rotation continue (compte tenu des relâches pour approvisionnement et de réparations).

Ceci ne veut pas dire que les affrètements ont effectivement permis d'expédier le tonnage précité pendant la période considérée (1er janvier - 9 juillet 1960), plusieurs de ces contrats étant en effet encore en cours d'exécution. En outre, plusieurs bâtiments ont été utilisés en 1960, dans le cadre d'affrètements conclus en 1959 ou peut-être même antérieurement.

Le calcul auquel il a été procédé permet d'obtenir les chiffres minimums du tonnage des affrètements effectués pour les exportations du bloc soviétique au cours du premier semestre 1960.

Affrètements de navires pour les exportations du bloc soviétique au cours du 2ème semestre 1960

Le nombre d'engagements et de contrats connus par le marché des frets depuis le 9 juillet 1960 a été beaucoup plus faible que lors du premier semestre. Jusqu'au 9 décembre 1960, c'est-à-dire pendant cinq mois, 20 engagements ou contrats seulement ont été inscrits, au lieu de 12 pendant le premier semestre.

Toutefois, le nombre indiqué n'est certainement pas aussi proche de la réalité que celui du premier semestre. Des engagements non enregistrés ont été conclus dans de nombreux cas des accords ont été passés sans l'intermédiaire de courtiers.

Toutefois, il est évident que la mise à l'index prononcée par ESSO et d'autres compagnies pétrolières a été efficace en ce sens que de nombreux armateurs n'ont plus conclu d'affrètements pour le transport de produits pétroliers du bloc soviétique.

En revanche, il n'a pas été efficace en ce sens qu'un tonnage moindre a été retenu à cette fin.

Les contrats connus peuvent se répartir en trois groupes :

- (a) Six contrats de voyages aller, portant en tout sur 96.000 tonnes de POL, c'est-à-dire une infime partie du volume afférent au premier semestre 1960;
- (b) treize contrats de voyages consécutifs ou d'affrètements à temps portant, à raison de douze voyages par an, sur 1.681.000 tonnes;
- (c) un important contrat conclu par le groupe Mavroleon (London & Overseas Freighters Ltd.) portant sur 22 navires d'un tonnage moyen de 20.000 tonnes de port, soit environ 440.000 tonnes. On croit savoir que ce contrat concerne des voyages consécutifs d'une durée minimum de deux ans et maximum de quatre ans. A raison de douze voyages par an, et compte tenu de 10% pour les soutes, les provisions, etc., et sur la base de deux ans seulement, ce marché assurera le transport de 9.600.000 tonnes de produits pétroliers.

En ajoutant les 96.000 t. du groupe (a), les 1.681.000 t. du groupe (b) et le chiffre minimum de 9.600.000 t. pour le groupe (c), le total s'élève à 11.400.000 tonnes environ. En conséquence et même d'après les calculs les plus prudents, les affrètements effectués pour le compte de l'URSS pendant les cinq mois considérés ont assuré le transport d'un tonnage de POL bien supérieur à celui des six mois antérieurs à la mise à l'index.

DECLASSIFIED - PUBLIC DISCLOSURE / DECLASSIFIE - MISE EN LECTURE PUBLIQUE

La nationalité des navires retenus pendant les six premiers mois et les cinq mois suivants de 1960 a considérablement changé ainsi que le montre le tableau 6, dont les chiffres représentent les engagements ou contrats connus, mais non le nombre de voyages à effectuer.

Echanges pétroliers depuis la Mer Noire, incidences sur les marchés des frets pétroliers.

L'incidence des exportations de POL soviétiques sur le marché des pétroliers ne peut être évaluée qu'en tenant compte des divers facteurs décrits ci-après.

Les compagnies pétrolières possèdent directement ou par l'intermédiaire de filiales près de 40% du tonnage mondial de pétroliers dont 60% appartiennent à des armateurs "indépendants" et le reste à des gouvernements, pour leur marine de guerre.

La majeure partie du tonnage indépendant est habituellement utilisée au titre d'affrètements à long terme par des compagnies pétrolières. Celles-ci font ainsi face, grâce à ce tonnage et à celui qu'elles possèdent, à 80 ou 90% de leurs besoins, les 10 à 20% restants étant couverts par le marché à court terme.

Pendant le marasme qui frappa le marché des frets pétroliers jusqu'en été 1957, les affrètements à long terme ont été très peu nombreux et une proportion anormalement élevée de pétroliers indépendants étaient disponibles sur le marché à court terme ou inutilisés. Les exportations de produits pétroliers soviétiques ont été transportées en grande partie dans le cadre d'affrètements à court terme. Il s'ensuit que sur ce marché, ces échanges ont eu une importance relative toute autre que celle que pourrait laisser supposer le pourcentage qu'ils représentent par rapport au tonnage mondial de pétroliers utilisé. Le Rapport N° 163 du "Westinform Shipping" contient une étude des contrats de transport, voyages consécutifs compris, pour la période allant du 1er janvier 1959 au 31 mars 1960, qui montre que 15,8% du tonnage affrété concernait des chargements en Mer Noire.

La dépression du marché des frets pétroliers a été longue et sévère. Les tarifs ayant diminué en moyenne de (45%, couvraient tout juste les frais d'exploitation de pétroliers de 30 à 35.000 tonnes de port. Les taux de fret qui sont maintenant calculés pour des pétroliers géants jaugeant 30 à 35.000 tonnes et même davantage, ne couvrent plus du tout le coût d'exploitation de pétroliers "de poche". sans parler du service de l'intérêt et des dépenses en capital. Le marasme a donc surtout frappé les armateurs de pétroliers "de poche", les statistiques montrent d'ailleurs que ce type de bâtiments a été des plus touché par le désarmement.

Par suite des limitations relatives au tirant d'eau, etc., les pétroliers géants ont pu dans l'ensemble concurrencer les petits pétroliers pour le transport de POL à partir de la Mer Noire. Il s'ensuit que les pétroliers "de roche" étaient maîtres de ce marché et qu'ils ont pu imposer des tarifs déterminés d'après leurs propres coûts marginaux et non d'après ceux des superpétroliers.

Il ressort de l'étude de la "Westinform", que les chargements en Mer Noire ont porté sur 27% de la totalité des chargements effectués à titre d'affrètement pour des voyages simples et consécutifs en 1959 et pendant le premier semestre 1960, par des pétroliers jaugeant environ 20.000 tonnes de port.

Facteurs influant sur le marché des pétroliers: politique d'importation des Etats-Unis

De nombreux facteurs influent sur le marché des frets pétroliers. Ainsi les frets sont déterminés par la loi de l'offre et de la demande. Les armateurs, les compagnies pétrolières et les armateurs indépendants réagissent devant l'accroissement de la demande en passant commande pour de nouveaux tonnages supplémentaires. Dans ce cas, les armateurs indépendants sont souvent stimulés par les offres des compagnies pétrolières concernant l'affrètement à long terme de nouveaux et d'anciens bâtiments. Si la capacité des chantiers de construction navales semble conduire à un goulot d'étranglement, les commandes peuvent être faites livrables dans plusieurs années. Il est probable que le volume total des commandes est même alors plus important qu'il ne le serait autrement. Il en résulte notamment que les livraisons sont prévues bien longtemps à l'avance et qu'il sera difficile de procéder à des ajustements en diminution, au cas où les besoins seraient inférieurs aux prévisions.

Une pénurie de pétroliers a marqué les années 1955 à 57, c'est-à-dire avant et pendant la crise de Suez, et le "mécanisme" signalé plus haut a commencé à jouer. Les livraisons de tonnage commandé ont fait apparaître un excédent de tonnage pétrolier, qui s'est traduit par une dépression du marché des frets et par des désarmements de navires. Au cours de l'été 1959, le tonnage mondial pétrolier a dépassé d'environ 18% les besoins de transport (Jacobs). La majeure partie de cette capacité pétrolière excédentaire a été désarmée, une autre partie a été "dissimulée" soit par une réduction d'activité, soit par l'utilisation de la route du Cap au lieu de celle de Suez, une autre enfin a disputé aux cargos le commerce des céréales. Cette capacité pétrolière excédentaire a également incité les armateurs à vendre des unités construites pendant la guerre ou antérieurement - et même quelques bâtiments plus récents - à des entreprises de démolition.

DECLASSIFIED - PUBLIC DISCLOSURE / DECLASSIFIE - MISE EN LECTURE PUBLIQUE

Cette capacité excédentaire n'était pas seulement due à l'exécution aux dates prévues de l'important programme de constructions navales mis en oeuvre. La réouverture du Canal de Suez a été immédiatement suivie d'une diminution des besoins et le recul ou la stagnation de la production industrielle en Amérique du Nord et en Europe ont entraîné de 1957 à 1958, une augmentation plus faible que de coutume de la consommation de POL et des besoins en importation.

Toutefois, en 1959 et 1960, les importations de pétrole ont augmenté brusquement en Europe et dans la plupart des pays d'outre-Mer à la seule exception des Etats-Unis.

Les importations américaines de pétrole avaient augmenté rapidement au cours des années 1950 et suivantes, et étaient passées de 34.000.000 tonnes en 1949 à 73.000.000 tonnes en 1956. L'application d'un plan de restriction "volontaire" des importations a permis de maintenir en 1958 les importations américaines au niveau de 87.000.000 tonnes. Au début de 1959, ce plan a été abandonné et la mise en oeuvre des restrictions obligatoires a maintenu depuis le printemps 1959, le volume des importations à 87.000.000 tonnes.

Ces restrictions ont influé fortement sur la gravité et la durée du marasme du marché des frets pétroliers. Sans ces restrictions, la capacité pétrolière excédentaire aurait probablement diminué en 1959 au lieu de s'accroître et aurait fini par disparaître en 1960.

Il se peut qu'aucune étude officielle n'ait été faite sur le développement qu'auraient pris en 1960 les importations américaines de produits pétroliers si elles n'avaient pas été l'objet de restrictions, ni sur ce qu'aurait été leur structure géographique. Toutefois, toute extrapolation à partir de l'année 1960 et des années immédiatement postérieures donne un volume d'importations représentant des dizaines de millions de fois le volume actuel, et il est probable que les POL en provenance de sources éloignées (Moyen-Orient) auraient représenté un pourcentage plus élevé du total.

Même si l'on tient compte d'une réduction des échanges par cabotage aux Etats-Unis due à l'augmentation des importations, la libéralisation des importations de POL par les Etats-Unis aurait conduit à un accroissement de l'activité mondiale de la flotte pétrolière équivalent à plusieurs millions de tonnes de port. C'est ainsi que le transport de 10.000.000 tonnes de pétrole du Golfe Persique aux Etats-Unis (Cap Hatteras) exigerait environ 2.000.000 de tonnes de port en rotation continue (compte tenu des délais de réparation.).

Le point de savoir si les importations américaines de pétrole, sans l'imposition de restrictions, auraient été supérieures de 20.000.000 ou de 40.000.000 de tonnes à ce qu'elles sont actuellement, et si la majeure partie de cette augmentation serait venue du Vénézuéla ou du Moyen-Orient est du domaine des conjectures. Comme le tonnage de pétroliers désarmés en décembre 1960 est inférieur à 4.000.000 tonnes de port et qu'une grande partie est d'ailleurs inutilisable, et qu'environ 2.000.000 tonnes de port sont utilisées pour le commerce des céréales, il semble probable que tout le tonnage pétrolier disponible aurait été utilisé pour le transport de POL si leur importation n'avait pas fait l'objet de restrictions de la part des Etats-Unis.

#### Part du fret dans les prix POL

Le pétrole brut, le fuel et le diesel oil sont des cargaisons dont la valeur par tonne est relativement faible, ainsi les prix du mazout vont de 87sh 10 par tonne dans le Golfe Persique à 133 sh 6 d. dans les ports du Royaume-Uni et du continent européen.

Le coût du fret est un élément important du prix CAF. A un taux uniforme, le fret est de 32 sh 6 par tonne des Antilles néerlandaises à Londres, et de 55 sh 8 de Koweït à Londres.

En ce qui concerne le coût des transports maritimes, les ports pétroliers de la Mer Noire sont dans une position favorable pour approvisionner les ports méditerranéens et, dans une moindre mesure, les ports européens de l'Atlantique. D'autre part, la durée de transport des POL provenant de la Mer Noire et acheminés vers l'Amérique Latine et le Japon est bien plus longue que celle des POL provenant d'autres régions.

Les compagnies pétrolières doivent calculer leurs prix de vente de façon à couvrir les frais moyens de transport de POL acheminés par pétroliers aux termes du marché à court terme, du marché à long terme et par leurs propres bâtiments. Les tarifs AFRA reposent sur l'hypothèse que les pétroliers des compagnies entrent pour le même niveau de fret que les navires affrétés à long terme.

Les tarifs AFRA, qui représentent les coûts moyens de fret sont actuellement proches du taux uniforme, alors que ceux pratiqués sur les marchés locaux lui sont, depuis trois ans et demi, inférieurs d'environ 45%, et que ceux du fret en provenance de la Mer Noire (navires de poche) lui sont inférieurs de 30 à 40%.



L'entrée de l'URSS sur le marché des exportations de POL a coïncidé principalement avec le marasme qui frappait le marché pétrolier des frets. En appliquant des tarifs inférieurs, l'URSS a considérablement renforcé sa puissance compétitive et la dépression du marché des frets pétroliers a donc développé les exportations de pétrole soviétique.

A un fret plus élevé, compris par exemple entre le taux uniforme moins 10% et le taux uniforme plus 30%, taux qui peut être considéré comme équivalant au coût de transport calculé par les armateurs (1), respectivement pour les pétroliers géants et les pétroliers de poche, l'avantage compétitif que l'URSS détient sur les marchés européens diminuerait, et se tournerait à son désavantage pour les transports à longue distance (Mer Noire - Amérique Latine; Mer Noire - Japon).

### Conclusions

Depuis plusieurs années, les exportations POL du bloc soviétique ont augmenté et son tonnage pétrolier s'est rapidement développé. Il semble que le programme de construction de pétroliers prévu dans le plan septennal est réalisable dans les délais prévus et qu'il peut même l'être dans les délais fixés.

La situation qui s'est créée à la suite de la réquisition des raffineries de pétrole par le gouvernement cubain s'est traduite par le développement donné aux programmes de construction de pétroliers tant dans les pays du bloc soviétique que dans les autres pays par l'achat de tonnage immédiatement utilisable.

Les réactions des compagnies pétrolières ont incité de nombreux armateurs à s'abstenir d'affréter leurs navires pour le transport de pétrole provenant du bloc soviétique, mais elles n'ont pas diminué la capacité de transport que l'URSS a été en mesure d'affréter. Bien au contraire, celle-ci s'est accrue, certains propriétaires ont en effet conclu d'importantes accords concernant le transport de produits pétroliers soviétiques.

---

(1) Il s'ensuit que ces tarifs représentent nécessairement des tarifs moyens établis sur de longues périodes, de façon à couvrir les frais d'exploitation, la dépréciation, l'intérêt et les bénéfices du capital utilisé.

Etant donné l'écart entre les frets à court terme et les coûts moyens de transport (tels que les tarifs AFRA ou autres tarifs moyens calculés de façon analogue), l'URSS a pu profiter de la dépression du marché des frets pétroliers. Le fret entrant pour une part importante dans le prix CAF des produits pétroliers, cet avantage a été d'une importance majeure.

A un fret plus élevé, cet avantage de l'URSS se transformerait en désavantage, en particulier pour des transports à longue distance et lorsqu'il existe d'autres zones d'approvisionnement plus proches.

La situation sur les marchés des frets pétroliers est influencée par un certain nombre de facteurs, dont l'un est constitué par la politique d'importation de POL poursuivie par les principaux pays importateurs, particulièrement par les Etats-Unis. Les restrictions américaines imposées aux importations de POL ont aggravé et prolongé la dépression du marché des frets pétroliers, qui aurait autrement été plus ou moins surmontée vers la fin de 1960.

Quoi qu'il en soit, et conformément au mandat du Groupe, les problèmes que pose au monde occidental l'augmentation rapide des exportations du bloc soviétique en produits pétroliers, doivent être étudiés dans un cadre très large couvrant par exemple des questions telles que

les incidences sur les échanges commerciaux des pays membres, la conservation des ressources stratégiques essentielles, la puissance comparée des flottes pétrolières de l'URSS et du monde libre, les disponibilités en tonnage de l'OTAN en cas d'urgence, les marchés des frets pétroliers, et également le problème des transports en temps de paix.

Aucune solution valable ne pourra être trouvée si l'attention est exclusivement concentrée sur ce dernier facteur.

Tableau 1

Production de pétrole et exportation de brut et de produits pétroliers du bloc sino-soviétique, (chiffres en millions de tonnes).

Production de pétrole.

	URSS	Roumanie	Autres pays satellites	Monde, à l'exclusion du bloc sino-soviétique	Production mondiale totale
1957	98,0	11,5	3,1	760	881
1958	114,4	11,3	2,9	779	908
1959	129,0	11,5	5,7	831	977

Exportations de brut et de produits pétroliers

	du bloc sino-soviétique de l'URSS	des autres pays	Exportations mondiales totales (1)
1957	7,7		376
1958	( 9,5                      1,9 )		401
1959	14,5	2,0	(430)

Sources : NATO AC/127-WP/56, NATO AC/127-WP/66  
"Petroleum Press Service". Bulletin mensuel de l'ONU.

(1) Exportations maritimes, à l'exclusion des exportations du Venezuela vers les Antilles Néerlandaises.

Tableau 2

Flotte pétrolière du bloc sino-soviétique

Certains renseignements relatifs aux flottes pétrolières des pays communistes peuvent être tirées des statistiques établies le 1er juillet de chaque année par le bureau Lloyds et John I. Jacobs & Co. Ltd. Les flottes pétrolières des pays possédant un faible tonnage sont indiquées dans la catégorie "autres pays", et leur tonnage ne peut donc en être extrapolé.

	URSS 1000	Chine 1000	Allemagne Orientale 1000	Pologne 1000	Tché- coslo- vaquie 1000	Total du bloc sovié- tique 1000	Total mondial millions	Bloc sovié- tique en % du total mondial
	DW	DW	DW	DW	DW	DW	DW	
1952	150	-	-	21	-	171	31,1	0,5
1953	184	-	-	21	-	205	34,0	0,6
1954	285	-	-	30	-	315	37,1	0,8
1955	361	-	-	30	-	391	40,0	1,0
1956	511	-	-	30	-	541	43,0	1,3
1957	680	-	-	39	-	719	47,0	1,5
1958	768	-	-	60	-	828	52,6	1,6
1959	796	-	23	73	19	911	58,7	1,6
1960	929	30	37	92	19	1.107	62,8	1,8

DECLASSIFIED - PUBLIC DISCLOSURE / DECLASSIFIEE - MISE EN LECTURE PUBLIQUE

Tableau 3

Flotte pétrolière soviétique au 1er juillet 1960 - (1.000 tonnes brutes)

Tonnes brutes	Moins de 5 ans	5-10	10-15	15-20	20-25	25 et plus	Total
100 - 500	-	-	-	-	0,5	-	0,5
500 - 1.000	0,8	-	-	2,0	2,1	0,8	5,7
1.000 - 2.000	3,7	25,1	-	-	3,5	1,8	34,2
2.000 - 4.000	39,2	3,4	-	2,3	-	-	45,5
4.000 - 6.000	-	-	-	-	-	-	-
6.000 - 8.000	14,3	15,9	-	-	-	57,0	87,2
8.000 -10.000	255,2	189,9	-	-	-	8,2	453,3
10.000 -15.000	-	-	-	-	-	14,8	14,8
15.000 -20.000	19,5	-	-	-	-	-	19,5
20.000 -30.000	-	-	-	-	-	-	-
30.000 et plus	32,0	-	-	-	-	-	32,0
Total	365,3	234,4	-	4,3	6,0	82,6	692,7

Source: Lloyds Register of Shipping.

DECLASSIFIED - PUBLIC DISCLOSURE / DECLASSIFIE - MISE EN LECTURE PUBLIQUE

Tableau 4

Commandes connues de pétroliers soviétiques au 30 juin 1960

Armateur	N°	tonnage DW	Tonnage total	Pays de construction
Lignes océaniques polonaises	1	19.500	19.500	Yougoslavie
"	1	19.000	19.000	Pologne
URSS	5	4.000	20.000	Bulgarie
"	16	4.000	64.000	Finlande
"	2	18.000	36.000	Pologne
"	2	4.200	8.400	Suède
"	1	27.000	27.000	URSS
"	2	40.000	30.000	"
"	1	16.000	16.000	"
Total, Pologne	2		38.300	
" URSS	29		251.000	
Total	31		289.300	
Dont :				
4.000 - 4.200 DW	23		92.400	
16.000 DW et plus	8		196.900	

La liste n'est pas complète. Voir le texte.

Tableau 5

Evaluation des besoins en tonnage pour les exportations POL de l'URSS vers le monde libre en 1959, en supposant que tous les produits pétroliers soient exportés depuis la Mer Noire

Pays importateur	Cargaisons en millions de tonnes	Rotation (en jours)	Voyages par an	Tonnage nécessaire
RAU/Liban	2,4	14	24	100 000
Autres pays méditerranéens	4,0	16	21	190 000
RU/Continent européen, Danemark compris	2,5	31	11	230 000
Scandinavie, Danemark exclus	4,0	36	9	440 000
Amérique du Sud	1,0	52	6,5	150 000
Japon	0,1	64	5,3	20 000
Total ou moyenne	14,0	27	12,4	1.130 000
Pourcentage pour soutes et provisions, etc.			10%	113 000
Tonnage en rotation continue, compte tenu des réparations				1.243 000 DW

Ce tableau couvre 14.000.000 tonnes sur les 14.500.000 tonnes exportées d'URSS vers des pays non soviétiques en 1959, c'est-à-dire la totalité de ces exportations, à l'exception de celles destinées à l'Autriche. On estime que les navires à destination de l'Europe, Méditerranée comprise, ont une vitesse de 12 à 13 noeuds et que ceux qui se rendent au-delà ont une vitesse de 13 à 14 noeuds, ce qui est normal pour les bâtiments effectivement utilisés. Le nombre estimatif de rotations tient compte des délais de réparations. Au "besoins en capacité de chargement", il convient d'ajouter environ 10% pour trouver le tonnage en port des navires utilisés.

Le tableau ne tient compte ni des exportations de la Roumanie ni des échanges interbloc.

Tableau 6

Contrats pour des chargements en Mer Noire

	1.1 - 9.7.1960	9.7 - 9.12.1960
Norvégiens	51	1
Italiens	18	1
Britanniques	16	4 + 1
Suédois	9	3
Helléniques	8	2 + 1
Danois	3	2
Allemands	3	-
Néerlandais	2	-
Yougoslaves	-	3
Islandais	-	1
Inconnus	2	2
<b>Total</b>	<b>112</b>	<b>19 + 1 = 20</b>

(Le seul contrat indiqué pour les pavillons britannique et hellénique est l'accord Mavroleon, qui porte sur 16 navires battant pavillon britannique et 6 bâtiments navigant sous pavillon hellénique. Tous les autres contrats conclus au cours du deuxième semestre concernent chacun un seul navire. Pendant le premier semestre, trois contrats ont été passés qui prévoient l'utilisation éventuelle d'un plus grand nombre de navires. Deux d'entre eux sont norvégiens, un seul navire dans chaque contrat pourrait l'exécuter ; le troisième qui est hellénique nécessitera peut-être 3 ou 4 navires de façon continue).