

CONFERENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE ET LE DEVELOPPEMENT

Genève

ÉTUDE
SUR LES TRANSPORTS MARITIMES
2001
Chapitre IV

Nations Unies
New York et Genève, 2001

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.

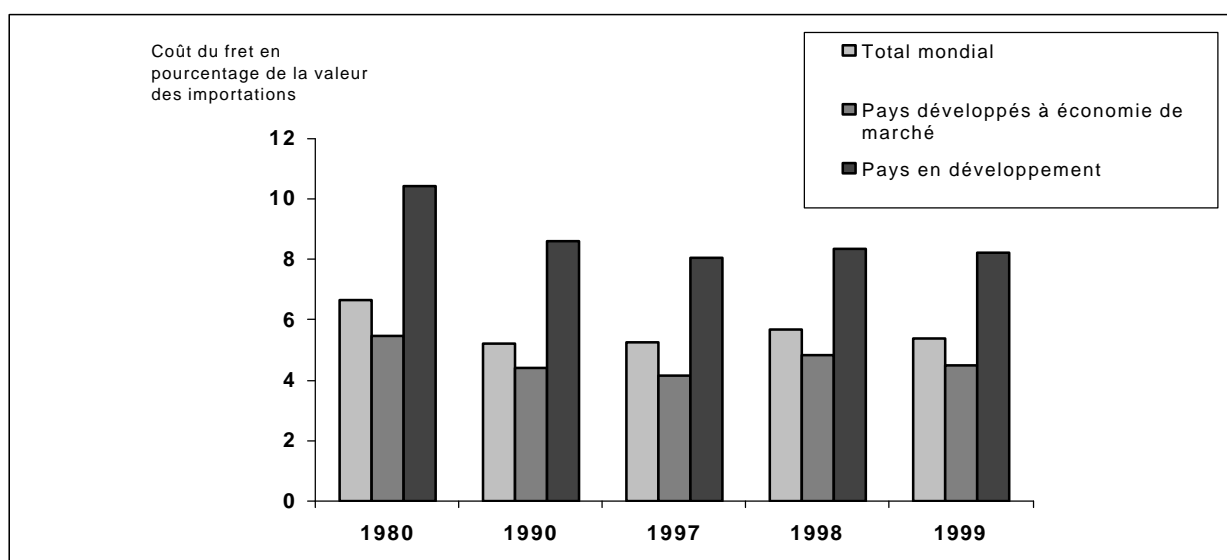
D. ESTIMATIONS DU COÛT TOTAL DU FRET DANS LE COMMERCE MONDIAL

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

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.