

CONFÉRENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE ET LE DÉVELOPPEMENT

Genève

**ÉTUDE**  
**SUR LES TRANSPORTS MARITIMES**  
**2002**

*Rapport du secrétariat de la CNUCED*

**Chapitre IV**  
**TRAFIC ET MARCHÉS DES FRETS**



NATIONS UNIES  
2002

## 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

##### 1. Trafic maritime de pétrole brut et de produits pétroliers

Les réductions de production décidées par l'OPEP en 2001 ont pesé sur les taux de fret pétroliers, même si les quotas ont été peu respectés durant la majeure partie de l'année. La production excédentaire a été estimée à 1 mbj et est tombée à 0,6 mbj au quatrième trimestre. Elle a servi à reconstituer les stocks de pétrole des pays de l'OCDE. En Iraq aussi, pays de l'OPEP qui a continué d'exporter légalement du pétrole au titre du programme "pétrole contre nourriture" défini par les Nations Unies, il y a eu un excédent de production. Vers la fin de l'année, au dire de certains, du pétrole iraquien était exporté clandestinement par mer (un navire a été arraisonné par la Marine des États-Unis en novembre, puis a sombré, en faisant des victimes); un oléoduc de réserve en acheminait également vers la mer Méditerranée.

En 2002, il y a tout lieu de penser que les chargements de pétrole brut continueront d'être conditionnés par la surproduction et qu'ils contribueront, de ce fait, à rendre le marché des frets un peu moins déprimé. Les réductions effectives de production de l'OPEP devraient s'établir au moins aux deux tiers de celles qui ont été décidées, si bien que, même si les pays non membres de l'OPEP ne réduisent pas leur production autant qu'ils l'ont promis, l'offre devrait quasiment concorder avec la demande. Au premier trimestre de 2002, les chargements de pétrole brut ont été inférieurs de 2,3 % à la moyenne enregistrée au quatrième trimestre de 2001, qui a été de 35,6 mbj.

##### 2. Taux de fret pétroliers

L'année 2001 a été une mauvaise année pour les propriétaires de pétroliers. Comme le montre le tableau 31, tous les indices des taux de fret pour les cinq catégories de navires servant au transport du pétrole brut et des produits pétroliers ont chuté durant l'année. Les

baisses les plus fortes ont concerné les VLCC/ULCC et les petits transporteurs de brut et de produits pétroliers. Les indices concernant ces deux catégories de navires ont terminé l'année à 39 et 128, niveaux inférieurs de 74,3 % et 63 % respectivement à ceux de janvier. Ceux concernant les transporteurs de brut de moyen tonnage et les transporteurs de produits "blancs" de tous tonnages ont terminé l'année à 94 et 149, en régression de 56,7 % et 59,8 % respectivement. Le décrochage a été à peine moins important pour les minitransporteurs de produits "noirs", l'indice des taux de fret pour cette catégorie de navires ayant terminé l'année à 141, c'est-à-dire en chute de 49 %.

En comparant les indices moyens annuels pour 2001 avec ceux de l'année précédente, qui a été une année faste pour les propriétaires de pétroliers, on constate que leur niveau n'a plus favorisé les propriétaires de navires des trois catégories suivantes: VLCC/ULCC (76 en 2001 contre 96 en 2000), transporteurs de brut de moyen tonnage (140 contre 153) et petits transporteurs de brut et de produits pétroliers (191 contre 208). Pour les deux autres catégories de navires, en revanche, les indices moyens annuels se sont améliorés, passant de 207 à 242 pour les minitransporteurs de produits "noirs" et de 218 à 258 pour les transporteurs de produits "blancs" de tous tonnages.

#### *VLCC (superpétroliers)*

Les taux d'affrètement au jour le jour – ou taux spot – du Golfe arabo-persique vers Japon et la République de Corée ont débuté l'année, selon le barème Worldscale, à WS 116 et WS 100 respectivement. Les navires se dirigeant à l'ouest vers l'Europe et vers les Caraïbes et la côte est de l'Amérique du Nord rapportaient alors 96 et 95 points Worldscale respectivement. Puis, les taux ont fléchi et, dès juin 2001, ne s'établissaient plus qu'à WS 42 en direction du Japon, WS 39 en direction de la République de Corée, WS 36 en direction de l'Europe et WS 39 en direction des Caraïbes et de la côte est de l'Amérique du Nord. Les rendements journaliers des affrètements à temps ont

TABLEAU 31  
Indices des taux de fret pétroliers <sup>a</sup>, 1999-2002 <sup>b</sup>  
(Chiffres mensuels)

Période	VLCC/ULCC				Transporteurs de brut de moyen tonnage				Petits transporteurs de brut et de produits pétroliers				Minitransporteurs de produits "noirs"				Transporteurs de produits "blancs", tous tonnages			
	1999	2000	2001	2002	1999	2000	2001	2002	1999	2000	2001	2002	1999	2000	2001	2002	1999	2000	2001	2002
Janvier	62	48	152	40	92	93	217	90	114	126	346	100	159	146	277	165	164	148	371	148
Février	49	54	117	41	94	108	206	87	137	141	230	126	144	154	323	168	168	170	400	150
Mars	38	58	87	39	89	116	158	86	128	164	239	116	158	167	295	159	177	189	348	150
Avril	41	70	95	36	86	135	171	91	121	196	272	117	157	186	299	164	210	197	264	149
Mai	49	81	81	36	76	127	160	105	124	177	190	144	165	187	296	194	196	205	263	179
Juin	42	96	61	50	74	136	132	90	113	174	183	159	159	194	242	204	160	210	264	177
Juillet	41	101	52		73	153	112		108	245	141		148	261	230		162	218	224	
Août	47	106	53		71	197	114		110	266	130		151	243	224		154	234	214	
Septembre	50	129	51		83	191	111		111	269	148		150	230	204		142	255	218	
Octobre	45	136	74		91	165	111		106	194	154		144	217	210		147	265	187	
Novembre	48	134	44		93	205	98		126	267	136		148	241	163		146	258	192	
Décembre	53	138	39		108	209	94		141	273	128		170	244	141		154	262	149	
MOYENNE ANNUELLE	47	96	76		86	153	140		120	208	191		154	207	242		165	218	258	

<sup>a</sup> Indices établis et publiés par *Lloyd's Ship Manager*. Worldscale=100, barème applicable chaque année. Pour les navires-citernes, les catégories dimensionnelles sont les suivantes: VLCC/ULCC, 150 000 tpl ou plus; transporteurs de brut de moyen tonnage, 70 000 à 150 000 tpl; petits transporteurs de brut et de produits pétroliers, 30 000 à 70 000 tpl; minitransporteurs de produits "noirs", moins de 35 000 tpl; et minitransporteurs de produits "blancs", tous tonnages.

<sup>b</sup> Tous les indices ont été arrondis au nombre entier le plus proche.

considérablement baissé, tombant de 72 700 dollars à 18 200 dollars sur la route conduisant au Japon, de 55 300 dollars à 14 000 dollars sur celle menant à la République de Corée et de 62 900 à 17 200 dollars sur celle allant en direction de l'Europe du nord-ouest.

Durant les mois d'été, et au lendemain de la reprise des expéditions de pétrole iraquien en juillet, les taux se sont légèrement redressés sur les principaux itinéraires au départ du Golfe arabo-persique. Ils ont battu des records fin août et début septembre où ils ont atteint WS 84 en direction du Japon, WS 69 en direction de la République de Corée, WS 75 en direction de l'Europe et WS 69 en direction des Caraïbes et de la côte est de l'Amérique du Nord. Cela étant, l'embellie a été de courte durée; l'OPEP a continué à annoncer de nouvelles réductions de production et vers la fin de l'année, les taux s'établissaient à WS 39 en direction du Japon, à WS 36 en direction de la République de Corée et de l'Europe, et à WS 69 en direction des Caraïbes et de la côte est de l'Amérique du Nord.

Les affrètements au départ du Golfe arabo-persique à destination de la mer Rouge et de l'Afrique du Sud ont connu une évolution analogue mais ont été d'un bon niveau durant le premier trimestre. En avril, Royal Dutch Shell a obtenu le *New Vista*, 270 000 tpl, à WS 110 pour la mer Rouge, concluant à WS 157 pour une option vers l'Extrême-Orient. Texaco a affrété le *British Pioneer*, 270 000 tpl, également pour avril, à WS 100. Ces taux étaient les mêmes qu'au début de l'année. Les mois suivants, en revanche, les taux se sont rapidement effrités, s'établissant à WS 40 dès juin et, à partir de ce moment-là, ont ressemblés à ceux pratiqués sur les principaux itinéraires au départ du Golfe arabo-persique.

Durant l'année, les taux ont chuté de plus de 60 % sur les itinéraires au départ du Golfe arabo-persique. Là où l'on a constaté la plus forte détérioration, c'est sur la route Afrique de l'Ouest/Extrême Orient, où ils ont débuté l'année à WS 118 pour finir à WS 34. Une baisse du même ordre a été enregistrée sur la route mer Méditerranée/Europe du nord-ouest où, ayant débuté à WS 147, ils sont tombés à WS 40, niveau extrêmement bas représentant un recul de 73 %. Pour les navires de plus de 300 000 tpl, à savoir les ULCC, se déplaçant du Golfe arabo-persique vers la côte est de l'Amérique du Nord, les taux se sont détériorés parallèlement à ceux pratiqués sur les principaux itinéraires, chutant d'environ 57 % par rapport au niveau atteint en janvier 2001 (WS 82).

En 2002, les taux de fret ont continué à s'éroder jusqu'en mai, où ils sont brièvement remontés. Pour les navires-citernes de 200 à 300 000 tpl partant du Moyen-Orient, les taux sont passés de WS 28 en avril à WS 56 en mai sur l'itinéraire Moyen-Orient/Japon et de WS 29 à WS 39 sur l'itinéraire Moyen-Orient/côte est de l'Amérique du Nord.

#### *Transporteurs de brut de taille moyenne*

Durant l'année, la détérioration des taux d'affrètement des Suezmax et des Aframax a été analogue à celle constatée pour les VLCC. Au premier trimestre, les taux spot pour les Suezmax circulant du Golfe arabo-persique vers l'Extrême-Orient ont été stables, aux alentours de WS 157, mais, le mois d'août venu, ont chuté à WS 84. Après être brièvement remontés en septembre, ils sont descendus à WS 70 dès le mois de décembre. Comme exemples types d'affrètements sur cet itinéraire entre la fin mars et la mi-avril, on peut citer celui de SCI (Shipping Corporation of India), qui a obtenu le *Lofoter*, 125 000 tpl, à la fin du mois de mars, à WS 112 pour un voyage à destination de l'Inde et celui de Sinochem, qui a affrété l'*Alina*, 110 000 tpl, à la mi-avril, également à WS 112 pour un voyage à destination de la Chine. SCI a affrété le *Sea Victory*, 125 000 tpl, en octobre à WS 116 pour déchargement à Chennai, tandis que China Oil a retenu le *Knock Allan*, 130 000 tpl, à WS 80 pour déchargement en Chine.

Les taux pour les Suezmax partant d'Afrique de l'Ouest, étaient, au début de l'année, à WS 200 pour les trajets à destination des Caraïbes, de la côte est de l'Amérique du Nord et de l'Europe du nord-ouest. Vers le mois de juin, la dégradation tarifaire était moins prononcée pour les deux premières destinations, les taux s'établissant à WS 84, alors que, pour la troisième, à savoir l'Europe du nord-ouest, ils étaient tombés à WS 80. L'inverse s'est produit au second semestre de l'année, où les taux en direction des Caraïbes ont chuté plus rapidement, à WS 72, tandis que ceux en direction de l'Europe du nord-ouest ne sont descendus qu'à WS 73.

Sur les itinéraires au départ de la mer Noire et de la Méditerranée, les taux pour les trajets à destination de l'Europe du nord-ouest et de la Méditerranée se situaient, au début de l'année, à WS 180 et WS 190 respectivement, l'écart se comblant en cours d'année, et, dès décembre, s'établissaient à WS 78 et WS 77. Un affrètement représentatif est celui de Tamoil, qui a obtenu le *Matilda*, 130 000 tpl, à WS 179, avec livraison en avril en Libye, pour un voyage à destination du Royaume-Uni et de l'Europe continentale. Deux affrètements de Karran illustrent bien la baisse sensible des taux pour un navire de 135 000 tpl partant de Novorossiysk (mer Noire) pour le Royaume-Uni et l'Europe continentale: celui du *Sea Sprite*, dont Karran a pris livraison à WS 175 en avril, et celui du *Sea Voyager*, dont elle a pris livraison à WS 80 en novembre. Ce taux n'est pas très différent de celui payé par Repsol, à savoir WS 90, pour la livraison de l'*Iran Saveh*, 130 000 tpl, affrété pour un voyage au départ de Sidi Kerir, point de chargement offshore de l'oléoduc SUMED qui évite le canal de Suez, à destination de l'Espagne.

Les taux d'affrètement des Aframax sur les itinéraires au départ de la mer Noire et de la Méditerranée ont connu une évolution analogue. Au début de l'année, ils atteignaient WS 218 pour les transports en Méditerranée et à destination de l'Europe du nord-ouest et étaient d'un niveau légèrement inférieur, WS 216, pour ceux à destination des Caraïbes. Dès décembre, les premiers s'établissaient à WS 93, les seconds à WS 89. Là encore, deux affrètements de Lukoil illustrent bien la baisse des taux pour des navires de 80 000 tpl à livrer en mer Noire pour des voyages en Méditerranée: en avril, Lukoil a fixé le *Niiris* à WS 170, alors qu'en octobre il a obtenu le *Minerva Libra* à WS 135.

Les itinéraires Caraïbes/côte est de l'Amérique du Nord ont été d'autres routes desservies par des Aframax, sur lesquels les taux d'affrètement ont chuté de WS 197 en janvier à WS 135 en novembre, remontant légèrement, à WS 146, en décembre. Ce niveau correspond à une réduction du coût de l'affrètement à temps de 9 700 dollars/jour, coût qui atteignait 23 000 dollars/jour à la fin de l'année. Sur le marché, très actif, d'Europe du nord-ouest, qui gravite autour du pétrole de la mer du Nord, les taux pour les Aframax sont tombés de WS 214 en janvier à WS 102 en décembre, l'équivalent d'affrètement à temps pour un navire de 80 000 tpl chutant de la sorte de 37 700 dollars à 21 300 dollars/jour à la fin de l'année.

Voici quelques exemples d'affrètements d'Aframax à la fin du premier trimestre de 2001: sur la courte distance Golfe arabo-persique/Inde, SCI a affrété deux navires de 80 000 tpl, l'*Ocean Hope* et l'*Ocean Success*, pour un voyage à destination de Bombay et Cochin et une livraison fin mars, à WS 125 et WS 120 respectivement; plus à l'est, Mitsui a affrété l'*Agate*, 80 000 tpl, pour un voyage de Balikpapan (Indonésie) à Singapour à WS 200, tandis que SKS a affrété le *Silver Iris* pour un voyage de Bintulu (Malaisie) à Ulsan (République de Corée) à WS 230.

Les taux d'affrètement des Suezmax se sont un peu redressés en 2002. En Méditerranée, ils sont passés de WS 72 en janvier à WS 86 en avril, puis sont retombés à WS 82 en mai. Ils sont restés stables à WS 65 sur les itinéraires Afrique de l'ouest/Amérique du Nord. Le redressement des taux a été plus sensible pour les Aframax. Sur les routes mer Méditerranée/ côte est de l'Amérique du Nord, les taux sont passés de WS 95 en janvier à WS 112 en mai. Pour les mêmes mois et les mêmes destinations au départ des Caraïbes, ils ont grimpé de WS 113 à WS 127.

#### *Petits transporteurs de brut et de produits pétroliers*

L'année a été mauvaise aussi pour ces navires. Dans les Caraïbes, les taux spot pour les unités de 40 000 à 70 000 tpl transportant des produits "noirs"

vers la côte est de l'Amérique du Nord sont tombés de WS 285 en janvier à WS 100 en décembre. Pour les navires exploités en Méditerranée, les taux ont chuté de WS 245 en janvier à WS 120 en décembre. Au début de l'année et pour les trajets à destination des Caraïbes et de la côte est de l'Amérique du Nord, les taux s'établissaient à WS 309 au départ de la Méditerranée et à WS 296 au départ de l'Europe du nord-ouest; dès décembre, ils étaient tombés à WS 107 et WS 104 respectivement.

Sur toutes ces routes, de modestes hausses ont été enregistrées en mai 2002. Les taux sur l'itinéraire Caraïbes/Côte est des États-Unis sont montés à WS 162; en Méditerranée, ils ont atteint WS 158 et sur les deux autres itinéraires, ils se sont établis à WS 165 et WS 154 respectivement.

#### *Minitransporteurs de produits "noirs"*

Les minitransporteurs de produits "noirs" (du type Handy-size) effectuant de courts trajets à proximité de grandes zones de production et de raffinage ont, eux aussi, connu une mauvaise année. Les taux d'affrètements représentatifs en mer Noire et en Méditerranée affichent une tendance à la baisse: en mars, TotalFinaElf a affrété l'*Isola Verde*, 32 000 tpl, à WS 320, alors qu'en octobre, Agip a affrété le *Venus*, 30 000 tpl, à WS 180. Ailleurs, les conditions ont été similaires, comme le montrent les affrètements de deux unités de 30 000 tpl au départ de Kerteh Terminal (Malaisie): en mars, BP Amoco a affrété l'*Arbat* à 250 000 dollars pour un unique voyage vers Singapour, tandis qu'en novembre, Petco a affrété le *Hellas Constellation* à 160 000 dollars pour un voyage à destination de la Thaïlande.

Les taux pour cette catégorie de navires-citernes ont été stables en 2002. En mai, AGIP a affrété à WS 180 l'*Isola Magenta* et le *Celtica*, navires de 30 000 tpl, pour des voyages de la mer Noire vers la Méditerranée.

#### *Transporteurs de produits "blancs" de tous tonnages*

Les taux d'affrètement pour les grands navires-citernes de 70 000 à 80 000 tpl transportant des produits "blancs" du Golfe arabo-persique vers le Japon ont atteint un niveau record (WS 387) en janvier 2001, après avoir régulièrement augmenté en 2000. Par la suite, ils se sont fermement orientés en baisse, tombant à WS 208 en juillet puis à WS 102 en décembre. Une tendance similaire a été observée pour les navires-citernes de 55 000 tpl en moyenne, dont les rendements en équivalents d'affrètement à temps ont chuté de 58 500 dollars en janvier à 13 200 dollars, soit de 77 %. Pour les navires-citernes plus petits, de 25 000 à 35 000 tpl, circulant de Singapour vers l'Asie du Sud-Est, les taux d'affrètement, qui rapportaient 464 points Worldscale au début de l'année, n'en rapportaient plus que 165 à la fin de l'année, régressant ainsi de 64 %.

Les navires-citernes transportant des produits "blancs" des raffineries des Caraïbes à la côte est de l'Amérique du Nord, se sont affrétés à des taux qui, au cours de l'année, sont tombés de WS 333 à WS 136 pour les unités de 35 000 à 50 000 tpl et de WS 419 à WS 171 pour les unités de 25 000 à 35 000 tpl.

En 2002, les taux se sont légèrement améliorés. Ils allaient jusqu'à WS 119 dès mai pour les grands navires-citernes circulant du Moyen-Orient vers le Japon, tandis que, le même mois, ils atteignaient WS 168 pour des unités plus petites partant de Singapour. Pour les navires-citernes de 35 000 à 50 000 tpl appareillant des Caraïbes, ils allaient jusqu'à WS 160 dès mai, tandis qu'ils atteignaient WS 198 pour les unités de 25 000-35 000 tpl appareillant de la même zone.

#### *Marché de l'affrètement à temps*

L'activité a commencé à repartir en novembre et a atteint un niveau record en février 2001, mois où 3,7 millions de tpl, en Handimax et VLCC principalement, ont été affrétés pour des périodes de deux ans. On estime que les taux d'affrètement à temps des VLCC de 80 000 à 95 000 tpl et de 280 000 tpl, âgés de cinq ans, pour un an avec livraison rapide, étaient respectivement de 25 000 et 44 000 dollars/jour. Les mois suivants, l'activité a ralenti pour retomber, en mai, au niveau extrêmement bas enregistré en octobre de l'année précédente, où seulement 800 000 tpl ont été négociées.

Une brève embellie a été constatée en juin, où 2,7 millions de tpl, en VLCC principalement, ont été affrétés, la plupart du temps pour des périodes n'excédant pas six mois. Toutefois, le taux d'affrètement à temps d'un navire de 280 000 tpl, âgé de cinq ans, a été estimé à 40 000 dollars/jour, montant inférieur de 10 % à celui estimé en février. Vers le mois d'août, où 2,2 millions de tpl ont été affrétés, les navires les plus demandés étaient les ULCC, bâtiments de plus de 320 000 tpl, fixés le plus souvent aussi pour six mois, et cette tendance s'est poursuivie en novembre et décembre, où 2,4 millions de tpl et 1,1 million de tpl respectivement ont été négociés. Cela étant, on estime que les taux d'affrètement à temps pour douze mois avec livraison rapide ont été très déprimés, de l'ordre de 27 500 dollars/jour pour un navire de 280 000 tpl. À noter que ce taux était supérieur de 50 % au taux d'affrètement d'un navire-citerne de 60 000 tpl, âgé de 10 ans.

En 2002, l'activité d'affrètement s'est considérablement accrue, passant de 1,0 million de tpl en janvier à 4,0 millions de tpl en mai. On a constaté une nette préférence pour les VLCC de 200 000 à 300 000 tpl, ceux affrétés pour plus de deux ans représentant plus d'un tiers des navires retenus en mai. Néanmoins, les taux pratiqués pour les affrètements à temps d'un an avec livraison rapide sont restés très bas.

Un navire-citerne de 280 000 tpl, âgé de cinq ans, ne rapportait que 23 000 dollars/jour en mai 2002.

## **B. MARCHÉ DU TRANSPORT MARITIME DE VRAC SEC**

### **1. Trafic de vrac sec**

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; et celles des minerais exportés d'Afrique de l'Ouest vers l'Europe. Des Panamax ont également été utilisés sur les parcours intra-asiatiques du minerai de fer et du charbon au départ de l'Inde, de la Chine et de l'Indonésie ainsi que sur les itinéraires intra-européens au départ de la Suède.

Des Panamax et d'autres navires plus petits, notamment du type Handymax, ont été déployés sur les parcours céréaliers au départ de l'Amérique du Nord (Golfe du Mexique) et de la côte est de l'Amérique du Sud. Des minitransporteurs ont été utilisés sur plusieurs itinéraires céréaliers, notamment quand les ports de destination ne pouvaient recevoir que des navires à tirant d'eau restreint. Ce tonnage a également été exploité sur des itinéraires de la bauxite, de l'alumine et de la roche phosphatée.

### **2. Taux de fret du vrac sec**

Dans tous les secteurs et pour toutes les catégories de taille des transporteurs de vrac sec, l'année 2001 s'est achevée sur des taux inférieurs à ceux du début de l'année. Le Baltic Dry Index a perdu 12,5 % au premier semestre de l'année et s'est dégradé encore plus au troisième trimestre, où il a chuté de 28,6 %. Après être brièvement remonté à la fin de l'année, il est retombé 45 % en dessous du niveau auquel il se trouvait au début de l'année.

Comme le montre le tableau 32, l'indice des taux d'affrètement à temps pour le tramping sec n'a cessé de baisser tout au long de l'année pour tomber à 68, ayant de la sorte chuté de 35,2 % sur l'année. Celui des taux d'affrètement au voyage pour le tramping sec est brièvement passé en dessus de la barre des 200 au second et troisième trimestres pour retomber ensuite à 195, se situant ainsi encore 1 % au-dessus de celui du début de l'année. L'indice moyen des taux d'affrètement à temps pour 2001 a été inférieur à celui de l'année précédente, tandis que celui des taux d'affrètement au

TABLEAU 32  
**Indices des taux de fret du vrac sec, 1999-2002 <sup>a</sup>**  
*(Chiffres mensuels)*

Période	Tramping sec, affrètement à temps <sup>b</sup> (1995=100)				Tramping sec, affrètement au voyage <sup>c</sup> (juillet 1965 à juin 1966=100)			
	1999	2000	2001	2002	1999	2000	2001	2002
Janvier	46	86	105	72	166	190	193	194
Février	49	89	103	74	170	191	198	199
Mars	60	101	108	80	169	190	195	199
Avril	59	107	108	82	172	191	200	199
Mai	68	108	109	77	173	193	206	207
Juin	64	106	106	71	176	202	205	202
Juillet	63	108	93		179	202	205	
Août	66	113	72		178	203	192	
Septembre	70	122	68		185	206	193	
Octobre	79	121	67		185	207	195	
Novembre	80	122	67		195	206	194	
Décembre	82	107	68		192	208	195	
MOYENNE ANNUELLE	66	108	90		178	199	198	

<sup>a</sup> Tous les indices ont été arrondis au nombre entier le plus proche.

<sup>b</sup> Indices établis par le Ministère allemand des transports.

<sup>c</sup> Indices établis et publiés par *Lloyd's Ship Manager*.

voyage est resté stable. Les propriétaires de navires-citernes et de transporteurs de marchandises solides ont profité des baisses du prix du combustible de soute. Les prix moyens affichés pour le fioul intermédiaire IFO 180 dans les neuf ports sur lesquels *Lloyd's Ship Manager* rassemble des informations ont chuté de 175 à 115 dollars.

La dégringolade des taux de fret a été plus sensible pour les Capesize, d'où l'annonce, tard dans l'année, de la création d'un nouveau pool important réunissant 75 à 80 navires - Cape International Inc. - par accord entre Bocimar et Zodiac, mais la tendance à la baisse s'est poursuivie inexorablement. Les efforts déployés par les armateurs pour serrer les rangs afin de survivre sur des marchés déprimés ont conduit à la constitution d'un autre pool - Bergessen et General Ore - réunissant une vingtaine de navires. Les taux ont moins baissé sur le marché des Panamax que sur celui des Capesize; ils se sont même mieux comportés sur le marché des Handymax et des minitransporteurs. L'activité d'affrètement s'est déroulée pour l'essentiel en Extrême-Orient, environ un tiers des livraisons se faisant dans cette région et un cinquième en Europe.

#### *Affrètements à temps (voyages)*

Les contrats conclus pour des affrètements représentatifs de navires de différentes tailles sur des

itinéraires types illustrent bien la situation de déprime des marchés. Début 2001, les taux Capesize pour des voyages aller et retour sur les routes transatlantiques et Singapour-Japon/Australie se situaient aux alentours de 19 300 dollars/jour. À la fin de l'année, ils étaient d'environ 7 600 dollars/jour, soit en baisse de 61 %. De même, les taux Panamax 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 atteignaient 10 900 et 12 850 dollars/jour en début d'année. En décembre, ils n'étaient plus que de 5 530 et 6 020 dollars/jour respectivement, le dernier montant s'inscrivant en hausse par rapport à celui extrêmement bas de novembre (4 645 dollars/jour). Le marché des navires de petite taille (Handymax et minitransporteurs) a évolué dans le même sens. Sur la route Extrême-Orient/Australie, le taux d'affrètement d'un Handymax pour une rotation a chuté de 8 750 dollars/jour en janvier à 5 940 dollars/jour en décembre - un décrochement de 32,1 %. Pour un voyage Continent européen/Afrique de l'Ouest et retour, le taux d'affrètement journalier d'un minitransporteur est tombé de 6 350 dollars en janvier à 5 000 dollars en novembre, puis est remonté à 6 000 dollars en décembre.

Les mois suivants, tous ces taux se sont redressés, encore qu'assez peu dans certains cas. Sur les itinéraires Australie/Singapour-Japon, les taux Capesize ont grimpé de 24,4 % pour atteindre 9 455 dollars/jour

en mai 2002. Les Panamax alignés sur les routes Europe septentrionale/côte est de l'Amérique du Sud et Extrême-Orient/côte est de l'Australie ont vu leurs taux d'affrètement progresser pour les uns de 43,8 % à 7 950 dollars/jour et pour les autres de 1,7 % seulement à 6 125 dollars/jour. Pour les Handymax exploités entre l'Extrême-Orient et l'Australie, la hausse des taux a été moins notable, de 5,3 %, tandis que pour les minitransporteurs affectés au trafic Europe du nord-ouest/Afrique de l'Ouest, elle a été de 10,0 %.

#### *Affrètements à temps (périodes)*

Au vu des estimations qui ont été faites, la baisse des taux d'affrètement à temps pour une période de douze mois et une livraison rapide a été moins accusée pour les Handymax. Les Capesize de 150 000-160 000 tpl et de moins de cinq ans, qui obtenaient 18 000 dollars/jour en janvier, en obtenaient 10 000 seulement en décembre, soit 41,7 % de moins. Les taux pour un Panamax de cinq ans, qui s'affrétait 11 000 dollars/jour en janvier, ont chuté de 36,4 % au cours de l'année, la baisse étant encore plus sensible pour les navires de 15 ans (-47,5 %). La détérioration des taux a été du même ordre pour les Handimax de 15 ans d'âge: de 42,2 % entre janvier, où ils se situaient à 6 750 dollars, et décembre. Les Handimax ont moins souffert: les taux pour un navire de cinq ans, qui s'affrétait 9 250 dollars/jour au début de l'année, avaient baissé de 32,4 % en décembre.

L'embellie est venue en 2002. Les taux d'affrètement pour les Capesize de 150 000-160 000 tpl, âgés de cinq ans, ont grimpé de 27,5 %, à 12 750 dollars/jour en mai 2002. Pour les Panamax, la hausse a été légèrement supérieure (+28,6 %), ces navires s'affrétant 9 000 dollars/jour. Les minitransporteurs ont également vu leurs taux d'affrètement augmenter pendant cette période (+21,8 %) et atteindre 4 750 dollars/jour. La hausse la moins sensible (+16 % environ) a été celle des taux d'affrètement des Handymax, qui sont montés à 7 250 dollars/jour.

#### *Affrètements au voyage*

En 2001, les Capesize ont beaucoup souffert. Les taux de fret pour le charbon transporté de Richards Bay (Afrique du Sud) vers l'Europe occidentale ont débuté l'année à 9,20 dollars/tonne; vers la fin du mois de juillet, ils avaient chuté à 6,55 dollars/tonne; le pire est advenu en novembre et décembre où ils sont tombés au plus bas, à 4,90 dollars/tonne, ayant de ce fait régressé de 46,7 % depuis le début de l'année. La même évolution a été notée dans le secteur du minerai de fer. Pour le minerai de fer acheminé du Brésil vers la Chine, ils ont chuté de 11,25 dollars/tonne en janvier à 8,65 dollars/tonne en juillet, puis à 6,15 dollars/tonne en novembre et à 6,05 dollars/tonne en décembre, soit de 46,2 %.

Dans le secteur des Panamax également, on a observé un mouvement de baisse, mais moins prononcé. Les taux pratiqués pour les cargaisons de grains acheminées des États-Unis (Golfe du Mexique) vers l'Europe occidentale sont tombés de 14,5 dollars/tonne à 13,90 dollars/tonne en juillet et à 9,60 dollars/tonne en décembre, régressant ainsi de 33,8 %. Des taux plus fermes ont été enregistrés dans le secteur des minitransporteurs: pour la ferraille acheminée de la côte ouest des États-Unis vers la République de Corée, les taux de fret, qui avaient débuté l'année à 26,80 dollars/tonne, n'avaient baissé que de 20,3 % vers la fin de l'année.

Tous les taux ont regagné en 2002. Pour le charbon transporté par Capesize de Richards Bay vers l'Europe septentrionale, les taux de fret ont augmenté de 17,3 % pour atteindre 5,75 dollars/tonne en mai, tandis que, ce même mois, pour le charbon acheminé du Brésil vers la Chine, ils ont augmenté de 20,7 %, passant ainsi à 7,30 dollars/tonne. Les taux pour les grains transportés par Panamax des États-Unis (Golfe du Mexique) vers l'Europe septentrionale ont augmenté encore plus, de 29,2 %, pour passer à 12,40 dollars/tonne. Pour la ferraille transportée de la côte ouest des États-Unis vers la République de Corée, la hausse des taux de fret a été moins forte, ces derniers progressant de 15,3 % pour s'établir à 26,40 dollars/tonne.

## **C. MARCHÉ DES SERVICES DE LIGNE**

### **1. Évolution des marchés des services de ligne**

#### *Évolution générale*

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, telle que présentée au tableau 7 du chapitre 2. En 2001, la capacité de charge en conteneurs maritimes s'est accrue de 0,63 million d'EVP, soit de 9,2 %, pour atteindre au total 7,41 millions d'EVP. La part des porte-conteneurs dans ce total est passée de 68,9 % à 71,4 % au début de l'année 2002, pour se chiffrer globalement à 5,3 millions d'EVP. Celle des navires de charge classiques s'est élevée à près de 20 %. Les navires à pont unique ont représenté 0,81 million d'EVP (environ 11 %), tandis que ceux à double pont ont accru leur part de 0,66 million d'EVP (environ 8,9 %). Durant l'année, le tonnage en navires à pont unique a augmenté de 4 %, alors que celui en navires à double pont a réellement diminué de 5,4 %.

Les rouliers et les cargos mixtes rouliers ont représenté 0,33 million d'EVP et leur part dans la capacité de charge en conteneurs totale a augmenté de 1,3 % pendant l'année pour atteindre 4,5 %. Les vraquiers pouvant transporter des conteneurs, dont le tonnage a diminué de 1,9 %, ont apporté 0,21 million



d'EVP supplémentaires. La part de cette catégorie de navires s'est établie à 2,8 %. Le reste de la capacité de charge en EVP (environ 1,4 %) était constitué de navires frigorifiques, de navires-citernes, de navires spécialisés et de paquebots.

En outre, la croissance accélérée de la flotte de porte-conteneurs cellulaires intégraux, dont il a été fait état au chapitre 2, s'est accompagnée d'une augmentation de la proportion de navires de grande taille. En 2001, selon les renseignements communiqués, 180 contrats ont été passés avec des chantiers navals; 55,5 % d'entre eux portaient sur la construction de navires de plus de 2000 EVP; et, pour la première fois, six des unités commandées étaient des navires de plus de 8 000 EVP.

Ainsi qu'il ressort du tableau 33, 241 porte-conteneurs ont été livrés en 2001, tandis que 23 seulement ont été mis hors service ou envoyés à la casse. Plus important, 27,4 % des navires qui sont venus grossir la flotte étaient des unités de plus de 4 000 EVP et ont représenté 57,7 % de l'ajout total de capacité en EVP (639 000 EVP). L'entrée en flotte de navires de grande taille est assurée pour les années à venir: 41 des 180 navires en commande sont des unités de plus de 4 000 EVP, représentant 52,3 % de la capacité totale en EVP commandée (213 000 EVP). De ce fait, les unités de plus de 4 000 EVP sont passées, en nombre, de 264 à 330, leur part dans la flotte totale de porte-conteneurs passant ainsi de 10,3 % à 11,9 %. La capacité EVP déployée en navires de plus de 4 000 EVP, qui est actuellement de 1 667 000 EVP, représentant 31,5 % de la capacité totale en EVP, continuera de s'accroître.

Les transporteurs maritimes qui desservent les grandes routes sont les principaux utilisateurs des navires de grande taille et redéployent progressivement

leurs plus petites unités sur des routes secondaires ou des itinéraires de collecte. Les flottes constituées essentiellement de navires de 4 000 EVP et plus restreignent le nombre de ports où ces transporteurs peuvent faire escale, fournissant ainsi à de plus petits opérateurs audacieux des occasions d'ouvrir des routes différentes avec des navires de plus faible tonnage, souvent affrétés, pour assurer la desserte de ports régionaux contournés par les gros navires.

En 2001, le nombre de navires exploités sur les routes Nord-Sud est passé de 549 à 579. Ces routes relient l'Afrique, l'Australie/Nouvelle-Zélande et l'Amérique latine aux principaux itinéraires est-ouest passant par l'hémisphère Nord. Fait plus marquant, la taille de ces navires est en train d'augmenter. Le nombre de navires de plus de 2 500 EVP est passé de 50 à 83 et celui d'unités de 1 500 à 2 499 EVP, de 320 à 344. À l'inverse, le nombre de navires de 1 000 à 1 499 EVP est tombé de 179 à 152.

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 transport se transformer en opérateurs de services logistiques mieux adaptés au registre des besoins du secteur. En avril 2002, China Shipping s'est dotée d'une filiale de logistique, Cosco ayant pris une décision analogue en janvier d'avant.

TABLEAU 33  
Accroissement de la flotte mondiale de porte-conteneurs cellulaires  
(Nombre de navires et milliers d'EVP)

Capacité	Démolitions en 2001		Ajouts en 2001		Flotte au 1 <sup>er</sup> janvier 2002		Commandes au 1/1/2002	
	Nombre de navires	Milliers d'EVP	Nombre de navires	Milliers d'EVP	Nombre de navires	Milliers d'EVP	Nombre de navires	Milliers d'EVP
Inconnue	23	29	-	-	14	-	7	-
Jusqu'à 999 EVP	-	-	65	35	888	451	59	32
1 000 - 1 999 EVP	-	-	49	69	852	1 202	33	47
2 000 - 2 999 EVP	-	-	45	111	451	1 112	23	57
3 000 - 3 999 EVP	-	-	16	55	247	853	17	59
4 000 - 4 999 EVP	-	-	9	40	174	767	17	75
Plus de 5 000 EVP	-	-	57	329	156	900	24	138
Total 2002	23	29	241	639	2 782	5 285	180	407
Total 2001	11	10	151	420	2 564	4 674	396	1 266

Source: Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de la revue *Containerisation International* (2002), février, p. 19.

*Concentration des services de ligne*

Le processus de concentration de ces dernières années est en train d'aboutir à une augmentation de la capacité de charge déployée par les plus gros exploitants de lignes régulières. Comme le montre le tableau 34, en un an au 30 septembre 2001, les 10 premiers exploitants de navires de ligne ont accru leur capacité de transport de 12,5 % à 3 millions d'EVP, représentant près de 42,5 % de la capacité de charge en conteneurs globale. La part des 20 premiers exploitants de lignes régulières a aussi augmenté, de 12,1 %, s'établissant à 4,2 millions

d'EVP, soit à près de 60,1 % de la capacité de charge en conteneurs globale. Le fait que les 20 exploitants en tête du classement soient toujours les mêmes témoigne de la vitalité que procure la concentration dans l'industrie des transports maritimes. Parmi les dix premiers, seul le groupe CMA-CGM a gagné deux places. La plupart des changements sont intervenus parmi les opérateurs occupant les rangs 11 à 20: trois ont conservé leur place (Yang Ming, CSAV et Hamburg Sud), quatre ont gagné des places (K Line, une; OOCL et China Shipping, deux chacun; et Hyundai, quatre) et trois en ont perdu (MOL, deux, Hapag Lloyd, trois et Zim, quatre).

TABLEAU 34

**Liste des 20 premiers exploitants de services de transport par conteneurs (fin septembre 2001), d'après le nombre de navires exploités et la capacité de charge à bord totale (exprimée en EVP)<sup>a</sup>**

Rang	Opérateur	Pays/Territoire	Nombre de navires en 2001	Capacité EVP en 2001	Capacité EVP en 2000 <sup>b</sup>
1	Maersk-SeaLand	Danemark	293	693 237	682 411
2	P&O Nedlloyd	Royaume-Uni/Pays-Bas	147	380 009	301 686
3	Groupe Evergreen	Province chinoise de Taiwan	131	348 650	317 940
4	Hanjin/DSR-Senator	République de Corée/Allemagne	87	299 490	246 397
5	MSC	Suisse	150	296 064	229 074
6	NOL/APL	Singapour	85	244 848	213 790
7	COSCO	Chine	130	228 060	210 289
8	Groupe CMA-CGM	France	72	176 278	141 652
9	NYK	Japon	78	169 921	170 907
10	Groupe CP Ships	Canada	81	160 206	148 745
TOTAL DE 1 A 10			<b>1 254</b>	<b>2 996 763</b>	<b>2 662 891</b>
11	K line	Japon	63	151 945	124 655
12	OOCL	Hong Kong (Chine)	49	144 450	120 096
13	MOL	Japon	56	144 014	137 379
14	Hyundai	République de Corée	74	140 979	109 303
15	China Shipping	Chine	71	128 387	103 876
16	Yang Ming	Province chinoise de Taiwan	44	125 207	103 358
17	Zim	Israël	56	117 293	135 199
18	Hapag-Lloyd	Allemagne	30	114 827	108 156
19	CSAV	Chili	47	91 803	105 035
20	Hamburg-Süd	Allemagne	45	90 757	76 614
TOTAL DE 1 A 20			<b>1 789</b>	<b>4 246 425</b>	<b>3 786 562</b>
FLOTTE MONDIALE			–	<b>7 057 915</b>	<b>6 411 947</b>

Source: Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de la revue *Containerisation Internationale* (2001), novembre, p. 65; et Institute of Shipping Economics and Logistics (2001), *Shipping Statistics and Market Review*, novembre/décembre.

Note : Toutes les filiales sont regroupées.

<sup>a</sup> A compter de septembre 2000.

## 2. Taux de fret des services réguliers conteneurisés

### Affrètement des porte-conteneurs

Ce sont les fluctuations du marché de l'affrètement des porte-conteneurs qui rendent le mieux compte de l'évolution du marché mondial des services de ligne. Ce dernier est largement dominé par des armateurs allemands, en particulier 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<sup>4</sup> publie le "Hamburg

Index", qui fournit une analyse du marché de l'affrètement à temps des porte-conteneurs. Des taux par cellule de 14 tonnes (EVP)/jour sont publiés tous les mois pour six catégories dimensionnelles de navires grésés et trois catégories dimensionnelles de navires non grésés, et comparés aux taux moyens de 1997. L'année 1997 a été choisie comme année de référence parce qu'elle est la dernière à avoir affiché un niveau de taux rémunérateur. Depuis juillet 2002, des taux sont publiés pour deux types de navires non grésés de plus de 500 EVP, deux types de navires grésés de plus de 2 000 EVP et six types de navires grésés de plus de 1 999 EVP. Le tableau 35 donne une idée de l'évolution des taux d'affrètement à temps.

<sup>4</sup> Voir le site [www.vhss.de/englisch/hax.html](http://www.vhss.de/englisch/hax.html).

TABLEAU 35  
Taux d'affrètement à temps des porte-conteneurs  
(En dollars par cellule de 14 tonnes/jour)

Type de navire	Moyennes annuelles			Moyennes mensuelles pour 2002			
	1997	2000	2001	janvier	février	mars	avril
NON GRÉÉ							
200-299 EVP	21,80	15,71	16,04	15,26	15,68	15,73	15,83
300-500 EVP	16,79	14,52	14,72	13,78	14,28	15,28	14,81
2 000-2 299 EVP <sup>a</sup>	9,31	10,65	7,97	3,37	3,45	4,55	4,55
GRÉÉ							
200-299 EVP	22,00	17,77	17,81	16,26	16,32	16,97	17,04
300-500 EVP	17,24	14,60	14,90	12,31	13,26	13,47	13,05
600-799 EVP <sup>b</sup>	13,87	12,21	11,30	8,13	8,70	8,47	8,88
600-799 EVP <sup>c</sup>	14,08	13,07	11,04	8,15	8,04	8,09	8,83
1 000-1 299 EVP	12,47	11,87	8,78	5,11	5,52	5,65	6,07
1 600- 1 999 EVP	10,50	10,35	7,97	4,29	4,29	4,27	4,99

<sup>a</sup> Cette catégorie a été créée en 2002. Pour la période allant de janvier à juin 2002, les données concernent les navires cellulaires de 2 300 à 3 900 EVP naviguant à 22 nœuds minimum. Depuis juillet 2002, elles concernent les navires cellulaires de 2 300 à 3 400 EVP naviguant à 22,5 nœuds minimum.

<sup>b</sup> Jusqu'en juin 2002, vitesse minimum: 16-18 nœuds; à partir de juillet 2002, vitesse minimum: 17-17,9 nœuds.

<sup>c</sup> Jusqu'en juin 2002, navires de 600 à 799 EVP naviguant à plus de 18 nœuds; à partir de juillet 2002, navires de 700 à 999 EVP naviguant à 18 nœuds minimum.

En 2001, les taux moyens d'affrètement à temps pour toutes les catégories de porte-conteneurs de capacité n'excédant pas 500 EVP ont été légèrement supérieurs à ceux pratiqués en 2000. L'inverse est valable pour toutes les catégories de navires de plus grande capacité, pour lesquelles les taux moyens annuels ont été inférieurs en 2001 à ceux de l'année d'avant. Les baisses les plus importantes ont concerné les navires de grande taille: pour les navires non grésés de plus de 2 000 EVP, le taux moyen a chuté de 25,1 % à 7,97 dollars par cellule de 14 tonnes et par jour, tandis qu'il a régressé de 22,9 % pour les plus gros navires grésés. Il est intéressant de noter que pour les porte-conteneurs grésés de 1 600 à 1 999 EVP, les taux sont du

même ordre que ceux pratiqués pour les navires non grésés de plus de 2 000 EVP.

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 et la capacité encore en commande, environ 400 000 EVP par an au cours des deux prochaines années, étant encore importante. Les affrètements représentatifs signalés pour mars 2002 montrent que deux navires non grésés de 2 950 EVP retenus pour transporter des marchandises sur les routes transpacifique et Asie du Sud-Est-Australie-Nouvelle-Zélande pendant douze mois ont

rapporté respectivement 4,06 et 3,56 dollars par cellule de 14 tonnes/jour. La déprime des taux d'affrètement a même entraîné une baisse du trafic de 41 % le long du pont terrestre transsibérien, la liaison maritime coûtant moins cher.

Au premier semestre de 2002, les taux d'affrètement à temps étaient nettement en hausse pour toutes les catégories de navires, à l'exception de celle des navires non grées de 300 à 500 EVP.

#### Taux de fret pratiqués sur les principales routes

Fin 2001, les taux de fret pratiqués sur les principales routes conteneurisées - transpacifique, transatlantique et Asie/Europe, ont tous été inférieurs à ceux couramment observés fin 2000 (voir le tableau 36).

Au milieu de la dégringolade générale, ceux de la route transatlantique se sont mieux comportés que ceux des routes transpacifique et Asie/Europe. Sur le parcours transatlantique est-ouest (Europe/Amérique du Nord), ils ont régressé de 2,1 %, alors que, sur le parcours ouest-est, ils ont baissé de 8,9 %. Sur la route transpacifique, ils ont chuté de 16,8 % dans les deux sens, est-ouest et ouest-est. C'est la route Asie/Europe qui a souffert le plus de la baisse des taux, ces derniers décrochant de 17,1 % dans le sens est-ouest et de 28,7 % dans les sens ouest-est.

Sur la route transatlantique, dans le sens ouest-est, les taux de fret ont baissé de 5 % au premier trimestre, puis de nouveau au troisième trimestre; ils se sont redressés un peu au deuxième trimestre et surtout au quatrième trimestre. Partant, ayant commencé l'année

TABLEAU 36

### Taux de fret (moyenne des taux du marché) pratiqués sur les trois principales liaisons commerciales régulières, 2000-2001<sup>a</sup> (En dollars E.-U. par EVP)

	Transpacifique		Europe/Asie		Transatlantique	
	Asie/États -Unis	États -Unis /Asie	Europe/Asie	Asie/Europe	États -Unis/ Europe	Europe/ États - Unis
<b>2000</b>						
1 <sup>er</sup> trimestre	2 125	751	664	1 594	939	1 148
Variation (%)	-3,0	2,0	-14	-1,0	-9,0	2,0
2 <sup>e</sup> trimestre	1 953	852	710	1 597	958	1 148
Variation (%)	-8,0	13,0	7,0	0,0	2,0	4,0
3 <sup>e</sup> 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 <sup>e</sup> trimestre	1 932	867	797	1 618	987	1 255
Variation (%)	- 5,3	- 7,7	0,5	- 3,3	- 3,4	- 0,1
<b>2001</b>						
1 <sup>er</sup> trimestre	1 874	877	826	1 566	938	1 290
Variation (%)	-3,0	1,1	3,6	-3,2	-5,0	2,8
2 <sup>e</sup> trimestre	1 765	869	760	1 468	943	1 236
Variation (%)	-5,8	-1,0	-7,9	6,2	0,5	- 4,2
3 <sup>e</sup> trimestre	1 624	801	688	1 296	890	1 253
Variation (%)	- 8,0	- 7,8	- 9,5	- 11,7	- 5,6	1,4
4 <sup>e</sup> trimestre	1 608	721	660	1 153	899	1 228
Variation (%)	- 1,0	- 10,0	- 4,0	- 11,0	1,0	- 2,0
<b>2002</b>						
1 <sup>er</sup> trimestre	1 540	751	601	1 073	866	1 180
Variation (%)	-4,2	4,2	-8,9	-6,9	-3,7	-3,9

<sup>a</sup> Informations obtenues auprès de six des principales compagnies de ligne desservant les liaisons considérées. Tous les taux sont forfaitaires, prenant en compte, le cas échéant, la portion de transport intermodal terrestre. Ce sont dans tous les cas des moyennes portant sur l'ensemble des marchandises convoyées par de grandes entreprises de transport. En direction et au départ des États-Unis, il s'agit de la moyenne des tarifs pour les trois côtes; en direction et au départ de l'Europe, de la moyenne des taux pour l'Europe septentrionale et méditerranéenne; et en direction et au départ de l'Asie, de la moyenne des taux pour l'ensemble de la zone constituée de l'Asie du Sud-Est, de l'Asie de l'Est, du Japon et de la République de Corée.

à 938 dollars/EVP ils l'ont terminée à 899 dollars/EVP. Des mouvements de taux inverses ont été constatés dans le sens est-ouest, à savoir des gains de 2,8 % et 1,4 % au premier et au troisième trimestres et des baisses de 4,2 % et 2 %, au deuxième et au quatrième. C'est ainsi qu'en direction de l'ouest, les taux sont tombés à 1 236 dollars/EVP au deuxième trimestre, sont remontés à 1 253 dollars/EVP au trimestre suivant et sont retombés à 1 228 dollars/EVP vers la fin de l'année. Les résultats relativement bons enregistrés sur cette route tiennent, entre autres, à la décision des transporteurs de surtaxer le repositionnement du matériel et au déploiement des navires neufs de gros tonnage sur d'autres routes que la route transatlantique, les ports de la côte est des États-Unis n'étant pas suffisamment profonds pour les accueillir.

Sur la route transpacifique, les taux ont été nettement orientés en baisse. Dans le sens ouest-est, direction dominante au niveau du trafic, la tendance s'est amorcée au quatrième trimestre de 2000, où les taux ont baissé de 5,3 %; après quoi, ils sont restés stables jusqu'en septembre 2001, puis ont recheté de 3 %, 5,8 % et 8 % les trimestres suivants. Cette détérioration est due au déploiement de plus gros porte-conteneurs, qui sont venus accroître le tonnage à un moment où la demande fléchissait par suite du ralentissement de l'économie américaine. La modeste régression de 1 % enregistrée au quatrième trimestre de 2001 s'explique par la décision des transporteurs de mettre en œuvre des programmes de réduction de capacité pour équilibrer l'offre et la demande. Les taux ont débuté l'année à 1 874 dollars/EVP pour la terminer à 1 608 dollars/EVP, ce qui constitue une baisse importante (-14,2 %). Dans le sens est-ouest, les taux ont, en fait, augmenté un peu, de 1,1 %, au premier trimestre de 2001 pour s'établir à 877 dollars/EVP. Ensuite, la tendance à la baisse s'est installée, s'accéléralant vers la fin de l'année, le fléchissement de 1 % enregistré au deuxième trimestre étant suivi d'une régression de 7,8 % au trimestre d'après, puis d'une nouvelle baisse de 10 %, qui a ramené les taux de fret à seulement 721 dollars/EVP à la fin de l'année 2001. De toute évidence, les mesures prises par les transporteurs n'ont pas suffi à rétablir l'équilibre entre l'offre et la demande dans le sens est-ouest.

Au premier semestre de 2001, les taux de fret sur les parcours ouest-est et est-ouest de la route Asie/Europe ont évolué dans des directions opposées. La hausse de 3,6 % enregistrée sur le parcours ouest-est a quasiment fait pendant à la baisse de 3,2 % constatée sur le parcours est-ouest. Au trimestre suivant, les fluctuations ont été inverses et plus accentuées: la baisse de 7,9 % notée dans le sens ouest-est a coïncidé avec une hausse de 6,2 % dans le sens est-ouest. Cela étant, vers le milieu de l'année, les taux de fret étaient inférieurs à ceux de la fin de 2000. Mais le pire restait à venir, car les taux dans les deux sens ont chuté

simultanément de 9,5 % et 11,7 % au trimestre suivant, puis de nouveau de 11 % et 4 % au quatrième trimestre. Les transporteurs ont mis en œuvre des programmes de retrait de capacités pour rééquilibrer l'offre et la demande et ont annoncé des hausses de fret pour 2002. Il est à noter également que les transporteurs membres de la Far Eastern Freight Conference ont décidé d'instituer des taxes de manutention au terminal pour les navires faisant escale dans les ports chinois et de considérer les redevances liées à l'origine et à la réception des marchandises, qui sont prélevées dans certaines parties de la Chine méridionale, au nombre des taxes de manutention au terminal dès le début de 2002.

Ainsi que le montre le tableau 36, la baisse des taux de fret sur les trois principales liaisons conteneurisées, exception faite du segment est-ouest de la route transpacifique qui a enregistré des hausses de taux de 4,2 %, s'est poursuivie sans discontinuer au premier trimestre de 2002. Elle n'a pas fléchi non plus en avril, bien que les volumes de fret aient sensiblement augmenté. Les transporteurs ont commencé à annoncer des hausses de fret en juillet pour les chargements non couverts par des contrats de fourniture de services, dans le but de faire remonter le niveau des recettes. Selon le Shanghai Shipping Exchange, l'indice des taux de fret pour les services à destination de l'Europe avait grimpé de 7,8 % à 1 103 en juillet, pendant que l'indice des taux de fret pour les services à destination de la côte ouest de l'Amérique du Nord progressait de 5,1 % à 1 034.

En 2001, la dégradation des taux de fret ressentie par les armateurs a été aggravée par des hausses au niveau des tarifs d'assurance maritime et a conduit à l'application de surfrets qui ont été rapidement contestés par les transporteurs (voir l'encadré 2).

### **3. Offre et demande concernant les principaux services de ligne**

En 2001, certains faits patents ont donné à penser que l'offre et la demande commençaient à s'orienter dans des directions opposées. Les accroissements de tonnage, la mise en place de maillons de desserte supplémentaires par plusieurs transporteurs et le ralentissement de l'activité économique en Amérique du Nord ne sont pas parvenus à vaincre l'optimisme suscité par l'accession de la Chine à l'OMC. Mais, vers la fin de l'année, le doute n'était plus permis, la surabondance de l'offre était un problème auquel il fallait faire face.

Les estimations concernant les flux de marchandises sur les trois principales routes conteneurisées pour les neuf premiers mois de 2001 ne font apparaître que de modestes accroissements. En réalité, ces agrégats masquent l'expansion rapide de certains courants commerciaux intrarégionaux, tels que ceux existant entre la Chine et le Japon, courants qui ont augmenté de 18 % au cours de la période considérée.

## ENCADRÉ 2

**Impact des attaques terroristes sur l'assurance maritime et sur les chargeurs**

Après l'attentat perpétré par les Tigres Tamoul sur l'aéroport de Colombo le 24 juillet 2001, les assureurs maritimes ont imposé le versement de primes additionnelles d'assurance sur corps pour les navires relâchant à Colombo, ce qui a desservi l'activité de transbordement et les exportateurs sri-lankais. Les transporteurs de conteneurs se sont alors mis à appliquer des surtaxes de 350 dollars/EVP sur les marchandises importées et exportées et de 150 dollars sur les marchandises transbordées. Ces surtaxes, à la suite des démarches entreprises par des chargeurs sri-lankais auprès d'assureurs et d'armateurs, ont été sensiblement réduites pendant environ deux mois.

Les attentats terroristes du 11 septembre 2001 aux États-Unis, ainsi que l'intervention militaire qui a suivi en Afghanistan, ont eu d'importantes répercussions sur les marchés mondiaux de l'assurance maritime. Début octobre, il ne faisait aucun doute pour les armateurs que les primes d'assurance sur corps étaient en train d'augmenter non seulement en Asie du Sud où était concentré l'essentiel de l'activité militaire, mais aussi dans une vaste zone géographique s'étendant jusqu'en Algérie dans la mer Méditerranée. Des primes supplémentaires représentant jusqu'à 0,4 % de la valeur du corps du navire pour une période de sept jours ont été demandées par des assureurs de la marine marchande pour des navires se rendant au Pakistan, avec des primes de 0,25 % pour ceux mettant le cap sur l'Iran et de 0,175 % pour ceux faisant route vers les Émirats arabes unis et l'Arabie saoudite. Le taux pour l'Iraq est resté le plus élevé (0,5 %), celui appliqué pour les navires passant par le Canal de Suez étant de 0,1 %. Quatre assureurs indiens du secteur public ont suivi le mouvement, établissant des primes additionnelles à un taux correspondant à 0,5 % de la valeur du corps du navire.

Conférences, consortiums et ententes ont commencé à demander aux chargeurs des surtaxes exceptionnelles pour risques de guerre. Ces surtaxes allaient de 125 à 250 dollars/EVP, 10 dollars/EVP étant perçus pour le passage du Canal de Suez. Des surtaxes moins élevées, de 50 dollars/EVP, ont été appliquées à Damiette et à Port Saïd (Égypte) et de 60 dollars/EVP à Djedda (Arabie saoudite). Des chargeurs et des associations ont contesté ces surtaxes et mis en doute la méthode utilisée pour les calculer, le Conseil des chargeurs maritimes d'Europe déplorant l'augmentation des primes pour risques de guerre.

Des négociations ont eu lieu entre assureurs, armateurs et chargeurs. Vers la fin de l'année et au premier trimestre de 2002, nombre de primes et de surtaxes étaient train de baisser. Ainsi, tandis que les primes additionnelles sur corps pour les navires faisant route vers le Pakistan restaient de 0,25 %, l'India Pakistan Bangladesh Ceylon Conference ramenait la surtaxe pour les navires de charge se rendant vers ce pays de 120 dollars, mi-janvier, à 82 dollars, mi-février.

Pour ce qui est des autres assurances principales à la charge des armateurs, plusieurs mutuelles de protection et d'indemnisation ont annoncé une forte majoration des primes, de 25 à 30 %, à compter de février 2002. Elle ont invoqué deux raisons justifiant cette mesure: l'incapacité dans laquelle elles étaient d'éponger les pertes à l'aide de profits financiers, du fait de la faiblesse des marchés financiers, et le renchérissement de la réassurance après les attentats terroristes du 11 septembre. Toutefois, il semble que d'autres tendances structurelles opèrent aussi, notamment la réticence accrue des propriétaires des marchandises et de leurs assureurs à accepter qu'il manque des marchandises à la livraison et l'augmentation de la valeur des demandes d'indemnisation, encore que la fréquence de ces dernières ait diminué.

En outre, vers la fin du mois de janvier 2002, l'Administration maritime des États-Unis a décidé d'agréer les demandes d'assurance contre les risques de guerre pour les navires de commerce américains et étrangers circulant dans le Golfe arabo-persique, la mer d'Oman et la mer Rouge, au Liban et en Israël, lorsqu'il n'existait pas d'assurance privée à des conditions raisonnables.

Sources: *Containerisation International* (2001), novembre: p. 77; *Containerisation International* (2002), janvier: p. 18; *Fairplay* (2002), 17 janvier: p. 23 et 33; *Fairplay* (2002), 24 janvier: p. 12; [www.shipownersclub.com/library/circulars/pages/war\\_risks\\_cancellations.htm](http://www.shipownersclub.com/library/circulars/pages/war_risks_cancellations.htm); ; [www.blazer.lanka.net/upali/island/2001/08/21/news12.html](http://www.blazer.lanka.net/upali/island/2001/08/21/news12.html).

Sur la route transpacifique, les flux de marchandises n'ont pas augmenté autant que l'escomptaient les transporteurs en 2001, leur progression, de 10 % au début de l'année, n'étant plus que de 4 % environ au troisième trimestre. Les flux réels de marchandises ont été bien moindres. Comme le

montre le tableau 37, l'accroissement de 3 % dans le sens ouest-est a été contrebalancé par une progression nulle dans le sens opposé. D'autres indicateurs confirment ce piètre résultat. Selon les estimations qui ont été faites, le taux d'utilisation net des cellules dans le sens ouest-est a chuté de 83,7 % en 1999 à 79,9 % en

TABLEAU 37  
**Estimation des flux de marchandises sur les principales routes commerciales**  
*(En millions d'EVP)*

Année	Transpacifique		Asie - Europe		Transatlantique	
	Asie/États-Unis	États - Unis/Asie	Asie/Europe	Europe/Asie	États-Unis/Europe	Europe/États-Unis
2000	5,59	3,25	4,53	3,59	2,19	2,94
2001	5,76	3,25	4,61	3,63	2,20	3,02
Variation en pourcentage	3,0	0,0	1,7	1,1	0,4	2,7

Source: Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données de la revue *Containerisation International*, diverses livraisons.

2000 et à 78,4 % au premier semestre de 2001. L'évolution a été similaire dans le sens est-ouest: le taux d'utilisation net des cellules est tombé de 57,8 % en 1999 à 53,1 % en 2000 et à 51,6 % vers la mi-2001. Quelques éléments d'information apportés par K Line corroborent ce point de vue: d'après ces renseignements, au deuxième et au troisième trimestres de 2001, le taux

d'utilisation des cellules a régressé de 1 % à 92 % dans le sens ouest-est et de 7 % à 62 % dans le sens est-ouest. Cette détérioration du taux d'utilisation des cellules devrait se poursuivre en 2002. L'offre excédentaire sur la route transpacifique a conduit les principaux opérateurs à procéder à des réductions de capacité, ainsi que le montre le tableau 38.

TABLEAU 38  
**Évolution de la fraction de la capacité au service du trafic transpacifique**  
*(Pourcentages)*

Opérateur	mi-2001	mi-2002
New World Alliance	17,4	19,9
Grand Alliance	15,3	14,4
Cosco/K Line/Yangming	14,2	14,7
United Alliance (Hanjin, Senator Lines, Cho Yang)	12,4	12,5
Maersk-SeaLand	11,5	11,5
Hanjin/Yangming (desserte exclusivement maritime de la côte est des E.-U.)	2,0	2,3
TOTAL	72,9	75,3

Source: Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED.

Sur la route transatlantique, les flux de marchandises se sont accrus de 2,7 % dans le sens est-ouest, direction dominante, mais n'ont augmenté que de façon insignifiante, de 0,4 %, dans le sens inverse. Néanmoins, au vu des quelques renseignements disponibles pour le quatrième trimestre de l'année, on peut dire pour l'ensemble de l'année, en voulant faire preuve d'optimisme, que le trafic a été étale: CP Ships a rapporté une baisse de volume de 7 %, tandis qu'ACL a eu le sentiment que le volume de marchandises transportées avait diminué de 10 à 15 %, ce qui l'a amenée à réclamer une réduction de capacité. Comme on estime que la capacité cellulaire a augmenté de 2,8 % en 2000 et de 5,3 % en 2001, l'offre est devenue

excédentaire. Pour 2002, il est prévu un nouvel accroissement de la capacité cellulaire de 2 %.

Sur les liaisons commerciales Asie/Europe, les modestes accroissements de trafic dans les deux sens, indiqués au tableau 27, doivent être considérés à la lumière des déclarations émanant de la Far Eastern Freight Conference (FEFC) qui est en charge de quelque 65 % du volume de marchandises circulant sur ces routes. Les projections optimistes tablant sur une croissance de 7 à 8 % se sont révélées irréalisables et vers la fin de 2001, la FEFC prévoyait une progression de 0,25 % dans le sens ouest-est et une régression du même ordre dans les sens est-ouest. Sur les liaisons

commerciales Nord-Sud, la situation n'a pas été très différente.

#### 4. Indices des taux de fret des services de ligne

Le tableau 39 montre les fluctuations des tarifs de ligne pour les cargaisons chargées et déchargées par les navires réguliers dans les ports du range Anvers/Hambourg entre 1999 et 2001. L'indice global pour l'année 2001 a régressé de 3 points par rapport à celui de 2000, pour s'établir à 114 points (1995=100), en raison de la faible croissance des flux d'entrée et de

sortie. L'indice moyen pour le trafic d'entrée a chuté de 9 points en 2001, pour tomber à 106 points. La baisse a été évidente au cours des quatre derniers mois de l'année, où l'indice est descendu en dessous de la barre des 100 points. Cette évolution à la baisse s'est produite en dépit d'appels répétés à la mise en œuvre de programmes de rétablissement des taux. L'indice pour le trafic de sortie a été stable à 121 points, ne progressant que d'un point par rapport à l'indice moyen de 2000 et ne se relâchant qu'à partir du mois de septembre. Les trois indices ont décroché au premier semestre de 2002.

TABLEAU 39  
Indices des taux de fret des services de ligne, 1999-2002  
(Chiffres mensuels: 1995=100)

Mois	Indice global				Indice trafic d'entrée				Indice trafic de sortie			
	1999	2000	2001	2002	1999	2000	2001	2002	1999	2000	2001	2002
Janvier	77	104	119	93	86	106	113	81	69	101	125	104
Février	79	103	121	93	88	102	115	81	70	104	126	103
Mars	80	105	121	95	90	104	116	80	71	105	127	109
Avril	83	113	122	95	91	110	118	82	74	116	126	108
Mai	83	119	121	94	92	114	116	82	74	125	126	106
Juin	84	116	119	94	94	110	112	81	76	121	125	106
Juillet	86	115	117		94	111	111		78	118	123	
Août	87	122	112		98	122	107		77	122	117	
Septembre	90	127	105		99	125	97		82	128	113	
Octobre	92	130	103		99	128	91		86	133	115	
Novembre	96	130	104		102	126	92		89	133	116	
Décembre	98	125	102		105	122	89		92	129	114	
MOYENNE ANNUELLE	86	117	114		95	115	106		78	120	121	

Source: Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED d'après l'indice Services de ligne du Ministère allemand des transports. Évaluations mensuelles pondérées des taux de fret pour les cargaisons chargées ou déchargées par les navires de ligne, tous pavillons confondus, aux ports du range Anvers/Hambourg.

#### 5. Taux de fret des services de ligne en pourcentage du prix des certaines denrées

Le tableau 40 fournit, pour certaines denrées, certaines liaisons commerciales et certaines années entre 1970 et 2001, des données sur les taux de fret des services de ligne, en pourcentage du prix de ces denrées. Pour le caoutchouc en feuilles, le prix f.o.b. moyen a moins baissé que les taux de fret et les surtaxes BAF (coefficient d'ajustement de soutage), ce qui a eu pour effet de faire chuter le ratio de fret de 13,9 % en 2001. Pour le jute, le prix f.o.b. a augmenté de 3,6 % pendant que les taux de fret dégringolaient de 50,3 %. Cela explique les 15,5 % de baisse du ratio de fret en 2001.

Pour les fèves de cacao expédiées du Ghana, le ratio de fret a légèrement régressé, de 4,8 % à 4,1 % en 2001, principalement parce que les prix ont augmenté de 22,7 %. En 2001, pour la deuxième année consécutive, il n'y a eu aucun transport maritime conteneurisé de fèves de cacao au départ du Brésil. Le prix c.a.f. de l'huile de coprah, qui est inférieur à celui des autres denrées figurant dans le tableau 40, a chuté d'environ 30 % en 2001, tandis que les taux de fret ont sensiblement régressé, à 57,7 %, d'où un ratio de fret de 15,5 % pour 2001, en très net recul par rapport à celui de 25,9 % atteint l'année précédente. Pour le thé, le ratio taux de fret/prix f.o.b. est tombé de 5,9 % à 5,3 %, les taux de fret ayant chuté de 27,5 % et les prix, baissés de



TABLEAU 40  
Rapport des taux de fret des services de ligne aux prix de certaines denrées

Denrées	Itinéraire	Taux de fret en pourcentage du prix <sup>a</sup>						
		1970	1975	1980	1985	1990	2000	2001
Caoutchouc	Singapour/Malaisie-Europe	10,5	18,5	8,9	n,a,	15,5	15	13,9
Jute	Bangladesh-Europe	12,1	19,5	19,8	6,4	21,2	37	15,5
Fèves de cacao	Ghana-Europe	2,4	3,4	2,7	1,9	6,7	4,8	4,1
Fèves de cacao	Brésil-Europe	7,4	8,2	8,6	6,9	11,0	n,a,	n,a,
Huile de coco	Sri Lanka-Europe	8,9	9,1	12,6	12,6	n,a,	25,9	15,5
Thé	Sri Lanka-Europe	9,5	10,4	9,9	6,9	10,0	5,9	5,3
Café	Brésil-Europe	5,2	9,7	6,0	5,0	10,0	4,4	6,9
Café	Colombie (ports de l'Atlantique)- Europe	4,2	4,7	3,3	6,7	6,8	3,3	5,9
Café	Colombie (ports du Pacifique)- Europe	4,5	6,3	4,4	6,1	7,4	3,5	6,2

Source: Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par l'Association royale des armateurs des Pays-Bas (données pour 1970-1989) et des conférences desservant les itinéraires considérés (données pour 1990-2001).

<sup>a</sup> 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), prix quotidien moyen à Londres. Pour le thé, prix sur les marchés aux enchères du Kenya. Pour les autres produits, les prix sont f.o.b. Les taux de fret comprennent, s'il y a lieu, les surtaxes de soutage et les coefficients d'ajustement monétaire, ainsi qu'une surtaxe pour le nettoyage des citernes (uniquement dans le cas de l'huile de coco). Pour la conversion des taux de fret en une autre monnaie, on s'est fondé sur les parités données dans le *Bulletin mensuel des prix des produits de base*, publié par la CNUCED. Pour calculer les taux de fret annuels, on a pris la moyenne des divers taux enregistrés pendant l'année, pondérés d'après leur durée d'application. Pour la période 1990-2001, les prix des produits ont été tirés du numéro de janvier 2002 du *Bulletin mensuel des prix des produits de base*.

20 % en 2001. Pour le café expédié du Brésil vers l'Europe, les prix ont décroché de façon spectaculaire, de 36,7 % en un an, alors que les taux de fret n'ont régressé que de 1,4 %. De ce fait, le ratio de fret est passé de 4,4 à 6,9 % en 2001. Les exportations de café de la Colombie vers l'Europe ont pâti d'une baisse sensible des prix, d'environ 30 % en 2001, tandis que les taux de fret ont fait un bond de 25 %, ce qui a eu pour effet de faire augmenter sensiblement le ratio de fret, qui est passé à 5,9 % pour le café expédié depuis les ports de l'Atlantique et à 6,2 % pour les cargaisons expédiées depuis les ports du Pacifique.

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

##### 1. Evolution de la valeur globale des importations et du coût du fret

Le trafic international fait intervenir divers services, notamment aux stades des sources d'approvisionnement, de la production, de la commercialisation, des transactions et des transports, et le flux d'informations qui s'y rapporte. Pour ce qui concerne le secteur du transport, le tableau 41 fournit des estimations du coût total du fret pour les importations et du pourcentage qu'il représente dans la

valeur totale des importations par groupes de pays. En 2000, la valeur totale des importations (c.a.f.) au niveau mondial a augmenté de 13 %, tandis que le coût total du fret pour les services de transport s'est considérablement accru, de 27,1 %, témoignant du niveau élevé des taux de fret pratiqués pendant l'année (voir aussi la figure 8). La part du coût global du fret dans la valeur des importations est passée à 6,2 %, alors qu'elle était de 5,5 % en 1999. En 1980, elle était de 6,6 %, c'est-à-dire supérieure de près de 30 % au ratio moyen des années 90. La comparaison des coûts du fret pour les importations, entre les différentes régions, montre que, dans les pays développés à économie de marché, ceux-ci restent inférieurs à ce qu'ils sont dans les pays en développement, l'écart entre les deux groupes fluctuant légèrement. Pour 2000, la valeur totale des importations dans les pays développés à économie de marché a augmenté de 10,7 %, tandis que le coût total du fret s'est accru de 27,4 %, s'établissant ainsi, en pourcentage de la valeur des importations, à 5,2 % (4,5 % en 1999) contre 8,8 % (8,4 % en 1999) 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.

TABLEAU 41

**Estimations du coût total du fret pour les importations dans le commerce mondial <sup>a</sup>, par groupes de pays**  
(En millions de dollars)

<i>Année</i>	<i>Groupe de pays</i>	<i>Coût total du fret pour les importations</i>	<i>Valeur c.a.f. des importations</i>	<i>Coût du fret en pourcentage de la valeur des importations</i>
<b>1980</b>	Total mondial	123 264	1 856 834	6,64
	Pays développés à économie de marché	78 286	1 425 979	5,49
	Pays en développement – total	44 978	430 855	10,44
	<i>dont:</i>			
	Afrique	10 432	77 757	13,42
	Amérique	10 929	123 495	8,85
	Asie	21 979	211 089	10,41
	Europe	1 320	16 037	8,23
Océanie	318	2 477	12,84	
<b>1990</b>	Total mondial	173 102	3 314 298	5,22
	Pays développés à économie de marché	117 004	2 661 650	4,40
	Pays en développement – total	56 098	652 648	8,60
	<i>dont:</i>			
	Afrique	9 048	81 890	11,05
	Amérique	9 626	117 769	8,17
	Asie	35 054	427 926	8,19
	Europe	1 909	21 303	8,96
Océanie	461	3 760	12,26	
<b>1999</b>	Total mondial	302 160	5 472 985	5,52
	Pays développés à économie de marché	183 482	4 052 534	4,53
	Pays en développement – total	118 677	1 415 200	8,39
	<i>dont:</i>			
	Afrique	12 354	102 254	12,08
	Amérique	26 658	348 200	7,66
	Asie	76 925	941 910	8,17
	Europe	2 103	22 836	9,21
Océanie	638	5 251	12,14	
<b>2000</b>	Total mondial	384 013	6 187 292	6,21
	Pays développés à économie de marché	233 784	4 486 628	5,21
	Pays en développement – total	150 229	1 700 664	8,83
	<i>dont:</i>			
	Afrique	14 447	111 360	12,97
	Amérique	34 624	403 428	8,58
	Asie	98 364	1 156 291	8,51
	Europe	2 182	24 454	8,92
Océanie	612	5 130	11,94	

*Source:* Estimations faites par le secrétariat de la CNUCED à partir de données communiquées par le Fonds monétaire international.

<sup>a</sup> 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.

## 2. Evolution au niveau régional

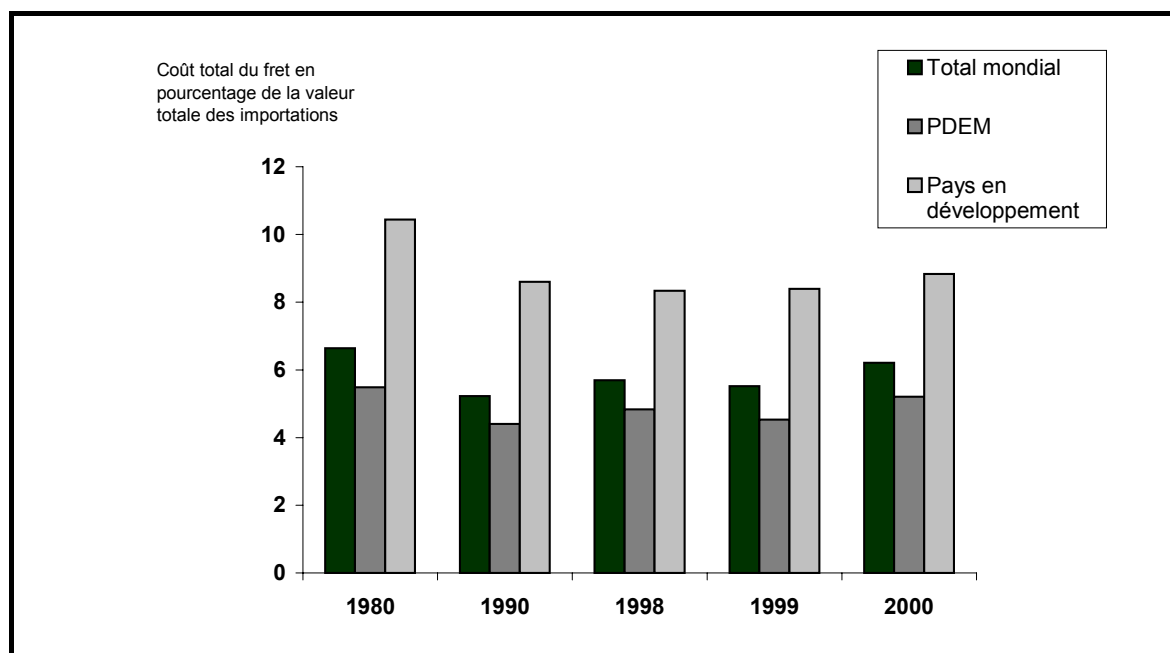
Dans les pays en développement, le coût total du fret est passé de 8,4 % en 1999 à 8,8 % en 2000. A l'intérieur de ce groupe, on constate qu'il a augmenté lentement mais régulièrement dans les pays en développement d'Afrique, où il est passé de 12,1 % en 1999 à 13 % en 2000. Cette évolution témoigne de l'insuffisance des infrastructures et de l'inadéquation des

pratiques de gestion, notamment en matière de transport en transit, ainsi que de la faible productivité des transports intérieurs et de l'équipement des terminaux.

La ventilation par sous-régions montre que le coût du fret en Afrique de l'Ouest a légèrement augmenté entre 1999 et 2000, pour atteindre pratiquement 14 %, alors qu'en Afrique orientale et méridionale, y compris dans la région de l'océan Indien,

FIGURE 8

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



Source: Tableau 41 de la présente publication.

il est passé de 14,1 % en 1999 à 15,2 % en 2000. Pour l'Afrique du Nord, qui possède un système de transport relativement plus performant que les autres sous-régions du continent africain, le ratio est monté à 11,6 %. Les importations des pays africains sans littoral ont continué à pâtir du niveau élevé des coûts du fret (entre 16,2 et 27,6 % en 2000), 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, sans compter une infrastructure des transports inadéquate.

En 2000, les pays en développement d'Asie ont représenté 68 % de la valeur des importations et 65,5 % des paiements de fret de l'ensemble des pays en développement, contre 61,3 % et 58,2 % respectivement en 1999. Dans cette région, le facteur fret a fluctué au-dessus de 8 % entre 1990 et 2000, de 8,2 % en 1990 à 8,5 % en 2000. Au Moyen-Orient, il est resté constant, à 9,7 % en 2000 (9,67 % en 1999). Pour le reste de l'Asie, le ratio est passé de 7,9 % en 1999 à 8,3 % en 2000.

Dans les pays en développement d'Amérique, le ratio coût du fret/valeur des importations est passé de 7,7 % en 1999 à 8,6 % en 2000.

Au sein de cette région, ce sont les pays d'Amérique centrale et le Mexique qui ont eu le

coefficient de fret le plus faible (7,8 %) en 2000. Ce ratio est imputable pour une large part au Mexique, principale nation commerçante de la région, où le facteur fret a été de 7,3 % en 2000. Ce pays est intervenu pour 87 % dans la valeur c.a.f. totale des importations de la sous-région (48 % des pays en développement d'Amérique). Dans les pays de la côte est de l'Amérique du Sud, le coût du fret a été assez élevé, de 9,2 % en 2000 contre 10,2 % en 1999. Dans ceux de la côte ouest, il a été de 8,5 %. Les pays en développement des Caraïbes ont affiché un coût du fret élevé, avec un ratio de 11,9 % en 2000 (10,5 % en 1999). 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 12,8 % respectivement.

En 2000, les pays en développement d'Europe ont enregistré une légère baisse des taux de fret, qui sont tombés à 8,9 %, alors qu'ils atteignaient 9,2 % en 1999. Les petits pays insulaires en développement d'Océanie ont eu des taux de fret moins élevés, de 11,9 % contre 12,1 % l'année précédente. Dans les pays insulaires en développement, l'éloignement des grands 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.