

## 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 services 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 la production appliquées par l'OPEP en 2002 ont contribué à faire baisser les taux de fret pétroliers durant la majeure partie de l'année. Même si les quotas ont été peu respectés par certains pays et si des pays non membres de l'OPEP ont décidé de relancer les exportations au second semestre, la demande de fret n'a pas suffisamment augmenté pour relever les taux. En fait, ceux-ci se sont seulement améliorés au quatrième trimestre sous l'effet combiné du naufrage du *Prestige* et de la grève nationale lancée au Venezuela. Le premier a conduit à s'interroger sur l'emploi de navires-citernes à coque simple, qui représentent une part non négligeable de l'offre mondiale de pétroliers. La seconde a contraint le marché des États-Unis à s'approvisionner auprès de sources plus éloignées, ce qui a accru la demande de navires-citernes à un moment où l'offre était relativement restreinte.

En 2003, il y a tout lieu de penser que la demande de chargements de pétrole brut et de produits pétroliers sera fonction de la durée de la période durant laquelle les trajets vers les marchés des États-Unis seront rallongés et de la guerre en Iraq.

##### 2. Taux de fret pétroliers

Globalement, 2002 a été une année en demi-teinte pour les propriétaires de pétroliers, les taux s'améliorant seulement vers la fin de l'année par rapport à un niveau de départ relativement bas. 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 augmenté seulement dans les derniers mois de l'année. Les hausses constatées pour les VLCC/ULCC et les transporteurs de brut de moyen tonnage ont été plus sensibles: les indices concernant ces deux catégories de navires ont terminé l'année à 103 et 172, niveaux supérieurs de 157,5 % et 91,1 % respectivement à ceux de janvier 2002. Les petits transporteurs de brut et de produits pétroliers ont terminé l'année à 176, en hausse de 76 % par rapport à janvier. De moindres hausses de 40,5 % et 17 % ont été enregistrées pour les transporteurs de produits «blancs» de tous tonnages et les minitransporteurs de produits «noirs», qui ont fini l'année à 208 et 193 respectivement.

TABLEAU 31

**Indices des taux de fret pétroliers<sup>a</sup>, 2000-2003<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							
	2000	2001	2002	2003	2000	2001	2002	2003	2000	2001	2002	2003	2000	2001	2002	2003				
<b>Janvier</b>	48	152	40	99	93	217	90	162	126	346	100	166	146	277	165	266	148	371	148	231
<b>Février</b>	54	117	41	133	108	206	87	181	141	230	126	187	154	323	168	267	170	400	150	246
<b>Mars</b>	58	87	39	114	116	158	86	226	164	239	116	276	167	295	159	290	189	348	150	273
<b>Avril</b>	70	95	36	129	135	171	91	240	196	272	117	294	186	299	164	290	197	264	149	328
<b>Mai</b>	81	81	36	80	127	160	105	150	177	190	144	218	187	296	194	200	205	263	179	294
<b>Juin</b>	96	61	50	85	136	132	90	156	174	183	159	201	194	242	204	235	210	264	177	231
<b>Juillet</b>	101	52	40	51	153	112	97	110	245	141	130	133	261	230	201	250	218	224	158	221
<b>Août</b>	106	53	45	53	197	114	83	103	266	130	132	168	243	224	167	198	234	214	171	221
<b>Septembre</b>	129	51	36		191	111	84		269	148	110		230	204	158		255	218	175	
<b>Octobre</b>	136	74	41		165	111	84		194	154	118		217	210	153		265	187	155	
<b>Novembre</b>	134	44	73		205	98	108		267	136	138		241	163	154		258	192	174	
<b>Décembre</b>	138	39	103		209	94	172		273	128	176		244	141	193		262	149	208	
<b>Moyenne annuelle</b>	<b>96</b>	<b>76</b>	<b>48</b>		<b>153</b>	<b>140</b>	<b>98</b>		<b>208</b>	<b>191</b>	<b>131</b>		<b>207</b>	<b>242</b>	<b>173</b>		<b>218</b>	<b>258</b>	<b>166</b>	

<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 tpi ou plus; transporteurs de brut de moyen tonnage, 70 000 à 150 000 tpi; petits transporteurs de brut et de produits pétroliers, 30 000 à 70 000 tpi; minitransporteurs de produits «noirs», moins de 35 000 tpi; et transporteurs de produits «blancs», tous tonnages.

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

Cependant, une comparaison des indices des taux de fret annuels moyens pour 2002 par rapport à 2001, année relativement mauvaise pour les propriétaires de pétroliers, montre que le niveau des taux reste bas pour toutes les catégories de navires. Les taux moyens appliqués aux VLCC/ULCC (48 en 2002 contre 76 l'année précédente) et aux transporteurs de produits «blancs» de tous tonnages (166 contre 258) sont en fait très similaires à ceux de 1999, qui avait été une année particulièrement médiocre. Cela pourrait expliquer l'appel à un regroupement du tonnage lancé au début de 2003 par Tanker International, pool disposant de 44 VLCC. Les niveaux moyens enregistrés pour les transporteurs de brut de moyen tonnage (98 en 2002 contre 140 l'année précédente), les petits transporteurs de brut et de produits pétroliers (131 contre 191) et les minitransporteurs de produits «noirs» (173 contre 242) sont tous inférieurs d'un tiers environ à ceux de 2001 et à peine meilleurs que ceux de 1999.

#### *VLCC (superpétroliers)*

Les taux d'affrètement au jour le jour - ou taux spot - du golfe Arabo-Persique vers le Japon et la République de Corée ont débuté l'année, selon le barème Worldscale, à WS 45 et WS 44 respectivement. Les navires se dirigeant à l'ouest (Europe et Caraïbes/côte est des États-Unis) rapportaient alors 36 et 38 points Worldscale respectivement. Les taux ont fléchi au cours du premier trimestre, tombant aux alentours de 30 sur tous ces itinéraires, mais ont rebondi en mai à WS 56 et WS 45 sur les itinéraires allant vers l'est et à WS 40 et WS 39 en direction de l'ouest. Cependant, ils n'ont pas tardé à fléchir pour s'établir à nouveau aux alentours de 30 en août. Les niveaux les plus bas ont sans doute été atteints par le *Poros*, 310 000 tpl, construit en 2002, qui a été affrété à WS 28 pour un voyage de Ras Tanura (golfe Arabo-Persique) à la côte est de l'Amérique du Nord. Les recettes procurées par les affrètements à temps ont fortement diminué, passant de 20 600 à 9 000 dollars/jour en direction du Japon et de 18 400 à 6 700 dollars/jour en direction de la République de Corée.

Les taux se sont lentement redressés vers la fin septembre et ont à nouveau augmenté en octobre, après l'explosion et l'incendie survenus sur le *Limburg* au large de la côte du Yémen à la suite d'une attaque lancée par une petite embarcation non identifiée. Les craintes des principaux importateurs, désireux de constituer des stocks dans l'éventualité d'un conflit dans le Golfe, ont fait bondir les taux à WS 62 pour les affrètements à destination du Japon et à WS 60 à destination de la République de Corée. Ce mouvement ascendant s'est poursuivi en novembre et des taux de WS 110 et WS 108 ont été atteints en décembre. Le *New Vista* a été affrété à WS 101 par Nippon pour transporter 260 000 tonnes à destination du Japon, tandis que le *Musashi Spirit* a atteint WS 107 pour un chargement analogue vers Ulsan (République de Corée). Pour les navires se dirigeant à l'ouest vers l'Europe et vers les Caraïbes et la côte est des États-Unis, les taux de fret correspondants ont été de WS 54 et WS 53 en octobre et de WS 95 et WS 85 en fin d'année. Chevron a retenu par exemple l'*Arion* à WS 90 pour transporter 280 000 tonnes vers une destination nord-américaine du golfe du Mexique.

En janvier 2003, les taux moyens vers l'est sont passés à WS 126. Ils ont même brièvement atteint WS 165, ou 100 000 dollars/jour, à la suite de la déclaration de l'OPEP annonçant une augmentation de la production pour compenser le manque à produire au Venezuela. Ils se sont détendus en février, tombant au-dessous de WS 100, même si l'*Iran Nesa* a été affrété à WS 122,5 pour transporter 260 000 tonnes de l'île de Kharg (République islamique d'Iran) vers la Chine.

Les affrètements au départ du golfe Arabo-Persique vers la mer Rouge ont suivi la même évolution que sur les routes allant en direction de l'est et de l'ouest. Ils ont débuté à WS 45 et, après avoir fléchi à WS 29 en avril, sont remontés à WS 49 le mois suivant. Les taux ont glissé à WS 31 durant les mois d'été, et se sont redressés à WS 45 en octobre et WS 54 en janvier 2003. Sur la route golfe Arabo-Persique/Afrique du Sud, qui a également commencé l'année à WS 45, les taux ont enregistré de larges variations à la hausse, atteignant WS 51 en mai, WS 72 en octobre et plus de WS 120 à la fin de l'année. En décembre, un affrètement à WS 115 a été signalé pour l'*Astro Luna*. En février 2003, les taux s'étaient affaiblis à WS 86 sur ces deux itinéraires.

Les taux appliqués dans d'autres zones de chargement ont fluctué *grosso modo* comme au Moyen-Orient. Sur les itinéraires au départ de l'Afrique de l'Ouest, les taux à destination de l'Extrême-Orient ont avoisiné WS 35 pendant la majeure partie de l'année et se sont relevés en moyenne à WS 57 en octobre, lorsque SinoChem a affrété l'*Elisabeth Maersk* et le *Front Stratus* à WS 45 pour transporter deux chargements de 260 000 tonnes vers la Chine. Une évolution positive s'est dessinée vers la fin de l'année, les taux de fret atteignant WS 91. Ils ont continué de s'améliorer en janvier et février 2003 et ont passé la barre des WS 100. Durant ces mois, des taux favorables ont également été enregistrés sur d'autres destinations. Emerald a par exemple affrété le *Zeeland* pour transporter 260 000 tonnes vers le golfe du Mexique au taux de WS 137,5 en février. L'*Eagle Virginia* a été affrété par Stasco à WS 119 pour acheminer 260 000 tonnes vers l'Afrique du Sud et un navire-citerne non désigné a rapporté une somme forfaitaire de 2,7 millions de dollars pour un chargement similaire vers la côte ouest de l'Inde. D'autres itinéraires ont également connu une embellie des taux. En janvier, il a été signalé que BP Amoco avait affrété le *British Pioneer* à WS 120 pour transporter 280 000 tonnes de l'Europe du Nord vers le golfe du Mexique.

En 2002, les taux appliqués sur la plupart des itinéraires ont pratiquement doublé par rapport à leur niveau initial et, en avril 2003, ils avaient encore augmenté, s'établissant aux alentours de WS 140 en raison de la guerre en Iraq et d'inquiétudes quant aux approvisionnements. Le *Front Highness* a été affrété à WS 142 pour un chargement de brut de 265 000 tonnes du golfe Arabo-Persique vers Singapour.

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

Durant l'année, les taux d'affrètement des Suezmax et des Aframax ont connu une évolution analogue à celle constatée pour les VLCC. Au premier semestre, les taux spot pour les Suezmax circulant du golfe Arabo-Persique vers l'est se sont fermement maintenus à WS 70. Ils ont grimpé à WS 80 en juillet, atteint WS 103 en octobre et à nouveau progressé les semaines suivantes. En décembre, Sietco a affrété le *Shravan* à WS 117,5 pour transporter 130 000 tonnes vers Whangarei (Nouvelle-Zélande).

Les taux pour les Suezmax partant d'Afrique de l'Ouest étaient, au début de l'année, à WS 64 pour les trajets à destination des Caraïbes et de la côte est des États-Unis, et à WS 66 à destination de l'Europe du Nord-Ouest. En avril, ils étaient montés à WS 72 sur ces deux destinations, mais un léger fléchissement s'est produit dans les mois suivants, en particulier sur les trajets à destination de l'Europe. En août, BP Amoco a affrété le *Front Sunda* à WS 70 pour emporter 130 000 tonnes vers l'Amérique du Nord (golfe du Mexique), tandis qu'AGIP a affrété

le *Sea Triumph* à WS 67 pour un chargement analogue destiné à l'Italie. Le taux d'affrètement à temps correspondant pour ces navires-citernes était de 14 000 dollars/jour. Le redressement constaté en octobre a porté les taux de fret moyens à WS 96 et WS 90 sur les trajets à destination de l'Amérique du Nord et de l'Europe respectivement. Les taux ont continué à grimper, terminant l'année dans les deux cas à WS 130.

Le trafic passant par la mer Noire et la Méditerranée emprunte d'autres itinéraires sur lesquels sont déployés des Suezmax. En Méditerranée, les taux moyens ont augmenté pendant la majeure partie du premier semestre, passant de WS 72 en janvier à WS 82 en mai, puis sont retombés à WS 68 en août. Ce même mois, Loukoil et Ioukos ont affrété le *Crude Tria* et le *Sea Racer* à WS 67 pour transporter 135 000 tonnes chacun de Novorossiysk vers la Méditerranée. Les taux moyens appliqués en Méditerranée sont passés à WS 108 en octobre, lorsque deux chargements de 135 000 tonnes de Ceyhan (Turquie) à Augusta (Italie) sur le *Crudesky* et le *Front Breaker* ont été payés WS 87 et WS 135 respectivement par Betoil. Par la suite, les taux se sont à nouveau améliorés, notamment pour les chargements au départ de Novorossiysk. En décembre, l'*Eliomar* a embarqué 135 000 tonnes vers la Méditerranée à WS 140, tandis que le *Front Breaker* a été affrété à WS 145 par Karran pour un chargement similaire vers l'Europe du Nord.

Les taux d'affrètement des Suezmax au départ de l'Afrique de l'Ouest ont plafonné en janvier 2003 puis se sont détendus en février, s'établissant à WS 167 pour des trajets à destination de l'Amérique du Nord et des Caraïbes et à WS 172 pour les destinations européennes. Sur les routes passant en Méditerranée et par la mer Noire, ils ont grimpé à WS 207 en février. Fin mars, la demande de Suezmax a diminué à la suite de troubles survenus dans les régions productrices de pétrole du Nigéria et les taux sont retombés à WS 132 pour les affrètements à destination de l'Amérique du Nord. L'accroissement des chargements au départ de la mer du Nord n'a pas été suffisant pour redresser les taux et, à la mi-avril, le *Front Granite* a été affrété par Sun à WS 130 pour emporter 135 000 tonnes. Cela dit, les chargements au départ de la mer Noire ont atteint des taux plus élevés: Sibneft a affrété un navire non désigné de Novorossiysk vers le Royaume-Uni à WS 165 pour un chargement de 135 000 tonnes.

Les taux appliqués aux Aframax opérant à travers la Méditerranée ont commencé l'année à WS 95, n'ont cessé de fléchir pendant les mois d'été, puis ont augmenté pour atteindre WS 118 en octobre et WS 195 en décembre. Du même coup, les affrètements à temps ont grimpé durant l'année de 10 500 à 35 400 dollars/jour. La tendance à la hausse s'est accentuée au dernier trimestre et, à la fin de l'année, les taux avaient pratiquement doublé par rapport à l'été. En décembre, les taux appliqués à des chargements de 80 000 tonnes au départ de ports syriens vers l'ouest de la Méditerranée se sont avérés particulièrement favorables. BP Amoco a affrété l'*Iran Astaneh* à WS185 et CSSSA le *Minerva Libra* à WS200. Loukoil a retenu le *Black Sea* à WS190 pour un chargement analogue de Banias (République arabe syrienne) à Bourgas (Bulgarie). Les taux appliqués au départ de la mer Noire vers la Méditerranée ont évolué comme sur les itinéraires trans-Méditerranée. Pour transporter deux chargements de 80 000 tonnes, BP Amoco a affrété le *Scorpius* à WS85 en août et l'*Iran Astaneh* à WS90 le mois suivant.

Les navires Aframax naviguant de la mer Méditerranée vers les Caraïbes et la côte est de l'Amérique du Nord ont bénéficié de taux fermes pendant la majeure partie de l'année. De WS95 en janvier, les taux ont atteint WS116 en octobre, avec une baisse passagère en août et

en septembre par rapport au niveau de départ, pour finir l'année à WS163. Dans l'Atlantique, les taux appliqués au trafic Caraïbes/côte est des États-Unis ont commencé l'année à WS113 pour culminer en juin à WS151, puis se sont établis à WS127 en octobre et ont terminé l'année à WS129. Les affrètements à temps correspondants sont passés au fil des mois de 15 300 à 16 800 dollars/jour.

Sur le marché très actif de l'Europe du Nord-Ouest lié à l'exploitation du pétrole de la mer du Nord, les taux d'affrètement des Aframax sont passés de WS94 en janvier à WS110 en mai; ils sont redescendus à WS93 pendant les mois d'été puis se sont redressés à WS112 en octobre, progressant jusqu'à WS200 en décembre. Ce dernier taux correspond à un affrètement à temps de 50 000 dollars/jour pour des navires de 80 000 tpl. La hausse a été spectaculaire au quatrième trimestre de 2002, un taux de WS220 étant appliqué par exemple au *Nordic Yukon* et au *Jag Leela* dont les affréteurs étaient Stentex et CSSSA, respectivement.

Au début de 2003, les taux d'affrètement des Aframax sur tous ces itinéraires ont nettement progressé. En Méditerranée, ils ont atteint WS276 en février, à peu près le même niveau que sur les routes allant de la Méditerranée aux Caraïbes, et les taux appliqués des Caraïbes vers l'Amérique du Nord ont atteint WS299. Certains affrètements ont été encore plus élevés. Exxon a affrété l'*Astro Altair* en février à WS395 pour un voyage de la République arabe syrienne vers l'Italie; TotalFinaElf a retenu le *Bergitta* à WS295 pour un voyage à travers l'Atlantique à destination de la Guadeloupe; et Shell a affrété le *Mersey Spirit* à WS325 au départ du Mexique vers un port nord-américain du golfe du Mexique. Les armateurs ont encaissé près de 70 000 dollars/jour, niveau inégalé depuis cinq ans. Cependant, les taux se sont détendus en avril. Repsol a affrété le *Black Sea* pour transporter 80 000 tonnes de la Jamahiriya arabe libyenne vers l'Espagne à WS128 et Cities a réservé le *Nordgulf* à WS160 pour emporter un chargement de 70 000 tonnes des Caraïbes vers la côte atlantique des États-Unis.

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

Les taux spot pour les unités de 40 000 à 70 000 tpl transportant des produits «noirs» des Caraïbes vers le golfe et la côte est de l'Amérique du Nord sont passés de WS100, niveau plancher de décembre 2001, à WS162 en mai 2002. Cependant, les mois suivants ont été très médiocres, les taux retombant à WS105 à la fin de l'été. L'embellie s'est produite au dernier trimestre et les taux ont terminé l'année à WS185. Durant cette période, BP Amoro a affrété un navire non désigné à WS150 pour transporter un chargement de 70 000 tonnes de la Trinité-et-Tobago vers l'Amérique du Nord (golfe du Mexique), tandis qu'ExxonMobil a affrété l'*Advance* à WS195 pour un chargement de 50 000 tonnes au départ de Sainte-Croix pour la même destination. Dans le cas d'un affrètement à temps concernant un chargement de 60 000 tonnes, les taux sont passés durant l'année de 14 700 à 24 100 dollars/jour.

Les taux moyens appliqués aux navires opérant en Méditerranée ont suivi une évolution analogue. De WS120 en décembre 2001, ils sont passés à WS158 en mai, mais ont fléchi à WS111 en septembre pour se redresser ensuite à WS161 à la fin de l'année. Les navires-citernes circulant de la Méditerranée vers les Caraïbes et la côte est des États-Unis ont connu un premier trimestre médiocre à WS102, les taux se redressant subitement en mai pour atteindre WS165. Une tendance à la baisse s'est dessinée dans les mois suivants, après quoi les taux se sont modestement redressés à WS123 en octobre pour atteindre WS190 à Noël. Un affréteur inconnu

a réservé par exemple le *Pelagos* pour transporter 55 000 tonnes de Baniyas (République arabe syrienne) vers l'Amérique du Nord (golfe du Mexique) à WS195.

Cette remontée des taux de fret moyens au deuxième trimestre de 2002 s'est manifestée pareillement sur l'itinéraire conduisant de la mer Baltique à la côte est des États-Unis et au golfe du Mexique dans le cas de plus gros chargements. Début août, Chevron a affrété le *Bear G* à WS97 pour transporter 70 000 tonnes, tandis que Woodfield a retenu fin octobre le *Teekay Foam* à WS117 pour un chargement analogue. Les taux ont également progressé dans le cas de petits chargements. Loukoil a affrété le *Sibohelle* en novembre pour transporter 55 000 tonnes de produits pétroliers d'Immingham vers l'Amérique du Nord (golfe du Mexique) à WS155 et, un mois plus tard, un chargement analogue a été transporté vers la même destination au départ de Malmö à WS195. Ailleurs, des affrètements pour des navires de 50 000 tpl, le *Rubymar* et le *Jademar*, de l'Équateur à la côte ouest des États-Unis ont atteint en décembre WS178 et WS185, respectivement.

Les taux ont grimpé dans les premières semaines de 2003 et atteignaient en février WS299 sur la route Caraïbes/Amérique du Nord, WS274 en Méditerranée et WS245 de la Méditerranée vers les Caraïbes. Ils ont ensuite baissé, même si certains affrètements ont été conclus à des conditions favorables: en avril, ATMI a affrété l'*Emerald Sun* pour un chargement de 55 000 tonnes de l'Europe du Nord vers les Caraïbes à WS360.

#### *Mini-transporteurs de produits «noirs»*

Les taux de fret appliqués à cette catégorie de navires ont dans l'ensemble suivi l'évolution décrite dans le cas des navires de plus grande taille. Les marchés négociés par Agip sont un exemple des taux appliqués durant l'été à des affrètements représentatifs au départ de la mer Noire vers la Méditerranée.

TABLEAU 32  
**Indices des taux de fret du vrac sec, 2000-2003<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)			
	2000	2001	2002	2003	2000	2001	2002	2003
<b>Janvier</b>	86	105	72	104	190	193	194	216
<b>Février</b>	89	103	74	102	191	198	199	216
<b>Mars</b>	101	108	80	109	190	195	199	216
<b>Avril</b>	107	108	82		191	200	194	226
<b>Mai</b>	108	109	77		193	206	207	235
<b>Juin</b>	106	106	71		202	205	202	
<b>Juillet</b>	108	93	68		202	205	201	
<b>Août</b>	113	72	71		203	192	201	
<b>Septembre</b>	122	68	80		206	193	204	
<b>Octobre</b>	121	67	88		207	195	204	
<b>Novembre</b>	122	67	95		206	194	215	
<b>Décembre</b>	107	68	104		208	195	215	
<b>Moyenne annuelle</b>	108	90	80		199	198	203	

<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*.

Cette société a transporté deux chargements de 28 000 tonnes pour lesquels l'*Adriatiki* a été affrété en juillet à WS160 et le *Goldie* en août à WS165. Des taux analogues ont été relevés pour des chargements en mer Baltique, où Alpine a affrété le *Kogalym* à WS160 pour emporter 28 000 tonnes vers l'Europe de l'Ouest. Par ailleurs, Petronas a affrété le *Pyladis* en août à 210 000 dollars/jour pour charger 25 000 tonnes à Bintulu (Sarawak, Malaisie) à destination de Malacca.

En octobre, ExxonMobil a affrété deux navires de Singapour à Melbourne (Australie). Le *St. Jacobi* a rapporté WS230 pour un chargement de 32 000 tonnes, tandis que l'*Arbat* a été payé 230 000 dollars/jour pour transporter un chargement de 30 000 tonnes. Durant le même mois, Sinochem a affrété deux navires pour des voyages à destination de Nanjing (Chine). Le *Da Qing 439* a rapporté 340 000 dollars/jour au départ de Dumai (Sumatra, Indonésie) avec 30 000 tonnes, tandis que le taux appliqué au *Da Qing 75* a atteint 365 000 dollars/jour pour un chargement de 34 000 tonnes au terminal de Kerteh (Malaisie). Les taux avaient également augmenté en décembre en Europe. Dreyfus a affrété le *Sea Mariner* pour un voyage de Wilhemshaven au Royaume-Uni/Continent à WS225 pour transporter un chargement de 28 900 tonnes et CSSSA a négocié l'affrètement du *Shogun* à WS190 pour traverser la Méditerranée avec un chargement de 33 000 tonnes.



### ENCADRÉ 3

#### **Frais à assumer en matière de sécurité et d'assurance par les armateurs**

*Les dispositions relatives à la sécurité examinées au niveau multilatéral dans le cadre de l'OMI et les mesures bilatérales prônées dans ce domaine par le Gouvernement des États-Unis ont été mises au point en 2002. Toutes ces mesures devraient avoir d'importantes incidences sur les coûts à la charge des armateurs. Pour renforcer la sécurité tant à bord des navires qu'à terre, il faudra désigner des agents qui en assumeront la responsabilité: leur formation, l'élaboration de plans de sécurité et la gestion de fichiers idoines à bord sont autant d'éléments qui contribueront à accroître les frais d'exploitation. D'après des estimations, un responsable de la sécurité, bénéficiant d'une semaine de formation, reviendrait au minimum à 20 000 dollars par navire. La transmission des manifestes avant le départ pour les États-Unis pèse déjà sur les coûts des lignes régulières. NYK signale avoir recruté 45 agents supplémentaires et consacré 1 400 heures à l'élaboration de programmes informatiques pour se conformer à cette mesure. APL a calculé que les coûts à prévoir pour respecter de telles dispositions pourraient être de l'ordre de 10 millions de dollars par an.*

*D'autres mesures sont en cours d'élaboration. La première carte d'identité biométrique pour les gens de mer a été présentée à l'OMI par le registre maritime libérien en février 2003. Environ 2 000 marins l'expérimenteront pendant six mois. Les autorités des États-Unis étudient une nouvelle série de dispositions réglementaires imposant la transmission à l'avance des données relatives aux marchandises par voie électronique. Également au début de 2003, la possibilité que les autorités des États-Unis annulent la liste des visas délivrés aux équipages a suscité de vives inquiétudes parmi les armateurs. Ceux-ci risqueraient d'avoir à prendre en charge à la fois les frais d'hébergement des marins débarqués dont l'identité est remise en question par les autorités, leur accompagnement jusqu'aux aéroports et l'affectation de gardes armés sur les navires.*

*Une nouvelle vague de hausses des primes d'assurance, de l'ordre de 15 % à 25 %, était en cours d'application début 2003, un an après les majorations de février 2002. Là encore, les effets conjugués de l'augmentation des coûts de réassurance et du faible rendement des investissements financiers, de même que la nécessité de reconstituer les réserves dans certains cas, expliquent les hausses annoncées par les mutuelles de protection et d'indemnisation (clubs P et I). Des efforts visant à mieux évaluer les risques ont également été entrepris: le Groupe international des clubs P et I a décidé de rassembler les renseignements concernant tous les sinistres d'un montant supérieur à 100 000 dollars pour empêcher les armateurs ayant enregistré de mauvais résultats de passer d'une mutuelle à l'autre. De l'avis de certains membres du Groupe, une séparation des navires par catégorie permettrait de mieux évaluer les risques, vu que les navires de croisière présentent des risques plus élevés. Les clubs P et I ont également décidé de prélever 2,25 cents de dollar par tonne brute auprès de l'armateur et 0,75 cent par tonne brute auprès de l'affréteur, pour doubler le montant maximum qu'ils verseraient en cas de guerre ou d'incident terroriste de façon à le porter à 400 millions de dollars. Même si cette surprime reste modeste (elle équivaut à 500 dollars pour un vraquier Panamax), elle a été mal accueillie car les primes prélevées pour la limite antérieure de 200 millions de dollars étaient relativement négligeables.*

*Source: Lloyd's Shipping Economist, juillet 2002, p. 7 à 11, et informations quotidiennes diffusées sur le site [www.lloydslist.com](http://www.lloydslist.com).*

TABLEAU 33

**Accroissement de la flotte mondiale de porte-conteneurs cellulaires**  
(en milliers d'EVP)

Année	Démolitions	Ajouts	Flotte au 1 <sup>er</sup> janvier	Commandes au 1 <sup>er</sup> janvier
2001	10	420	4 674	1 266
2002	29	639	5 285	407
2003	65	625	5 845	481

Source: Secrétariat de la CNUCED, à partir de données de la revue *Containerisation International*, numéros de février 2002 et 2003, p. 19.

Dans les premières semaines de 2003, les taux s'échelonnaient entre WS200 et plus de WS300. PMP a affrété l'*Ekturus* pour un voyage de Tallinn (mer Baltique) au Royaume-Uni avec un chargement de 21 000 tonnes à WS360. Alpine a affrété l'*Isola Turchese* à WS210 pour emporter 30 000 tonnes 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 90 000 tpl transportant des produits «blancs» du golfe Arabo-Persique vers le Japon ont plafonné à WS131 en mars 2002 et, après un creux de WS119 en mai, sont remontés pendant les mois d'été pour atteindre WS212 en décembre. Une tendance similaire a été observée pour les navires-citernes d'un port en lourd moyen de 55 000 tpl, dont les rendements en équivalents d'affrètement à temps sont montés à 16 600 dollars en mars 2002 pour retomber soudain à 11 700 dollars le mois suivant. Après cela, les taux se sont raffermis, atteignant 27 400 dollars en décembre.

Pour les navires-citernes plus petits de 25 000 à 35 000 tpl, circulant de Singapour vers l'Asie de l'Est, qui rapportaient 165 points Worldscale au début de l'année, les taux d'affrètement sont passés à WS198 en mars, puis se sont détendus les mois suivants. Vers la fin de l'été, ils ont commencé à s'améliorer pour atteindre WS208 en septembre et, après un mois d'octobre décevant, WS270 en décembre. Ils se sont ensuite maintenus. En décembre, le *Stavanger Oak* a été affrété à WS255 pour transporter 30 000 tonnes vers le Japon, tandis qu'en février, pour des chargements similaires vers Guam et le Japon, ExxonMobil a affrété le *Torm Thyra* à WS260 et Trafigura le *World Sea* à WS255.

Les navires-citernes transportant des produits «blancs» des raffineries des Caraïbes vers la côte est de l'Amérique du Nord étaient affrétés au début de l'année à WS146 pour les unités de 35 000 à 50 000 tpl et à WS184 pour les unités de 25 000 à 35 000 tpl. Après un pic conjoncturel au premier trimestre, les taux ont régressé pendant la majeure partie de l'année avant de grimper à WS173 et WS229 en décembre pour ces deux catégories de navires. Durant ce mois, des affrètements conclus par Loukoil pour un chargement de 50 000 tonnes sur le *Latgale* ont rapporté WS205, tandis qu'un autre négocié par ExxonMobil pour transporter 30 000 tonnes sur le *Tambov* a atteint WS225. Les taux ont continué de se raffermir au début de 2003. En février, Hess a accepté de payer WS280 pour emporter 30 000 tonnes sur le *New Endeavour*.

TABLEAU 34

**Liste des 20 premiers exploitants de services de transport par conteneurs  
(au 30 septembre 2002), 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 2002	Capacité EVP en 2002	Capacité EVP en 2001 <sup>b</sup>
1	Groupe A. P. Moller	Danemark	312	773 931	693 237
2	MSC	Suisse	183	413 814	296 064
3	P & O Nedlloyd	Royaume-Uni/Pays-Bas	160	406 654	380 009
4	Groupe Evergreen	Province chinoise de Taiwan	143	403 932	348 650
5	Hanjin/DSR-Senator	République de Corée/Allemagne	81	304 409	299 490
6	COSCO	Chine	140	255 937	228 060
7	NOL/APL	Singapour	71	227 749	244 848
8	Groupe CMA-CGM	France	107	225 436	176 278
9	MOL	Japon	68	188 326	144 014
10	Groupe CP Ships	Canada	92	187 890	160 206
<b>Total 1-10</b>			<b>1 357</b>	<b>3 388 078</b>	<b>2 970 856</b>
11	NYK	Japon	73	177 700	169 921
12	K Line	Japon	56	168 413	151 945
13	Zim	Israël	77	164 350	117 293
14	OOCL	Hong Kong (Chine)	50	157 493	144 450
15	Chine Shipping	Chine	88	148 212	128 387
16	Hapag Lloyd	Allemagne	38	135 953	114 827
17	Hyundai	République de Corée	32	122 713	140 979
18	Yang Ming	Province chinoise de Taiwan	40	120 319	125 207
19	Groupe PIL	Singapour	83	97 827	90 000 <sup>c</sup>
20	CSAV	Chili	39	90 625	91 803
<b>Total 1-20</b>			<b>1 933</b>	<b>4 763 013</b>	<b>4 245 668</b>
<b>Flotte mondiale estimée au 1<sup>er</sup> juillet 2002</b>				<b>7 713 000</b>	<b>7 067 000</b>

Source: Secrétariat de la CNUCED, d'après des données de la revue *Containerisation International*, numéros de novembre 2002, p. 45, et de janvier 2003, p. 12; et ISL, numéro d'août/septembre 2002, p. 26.

<sup>a</sup> Toutes les filiales sont regroupées.

<sup>b</sup> En septembre 2001.

<sup>c</sup> Estimations.

### *Marché de l'affrètement à temps*

En 2002, l'activité s'est sensiblement renforcée entre janvier (1 million de tpl) et mai (4 millions de tpl). 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. Les taux pratiqués pour les affrètements à temps d'un an avec livraison rapide sont restés très bas pendant ces mois. Un navire-citerne de 280 000 tpl âgé de 5 ans rapportait 26 000 dollars/jour en janvier et seulement 23 000 dollars en mai.

L'activité d'affrètement a considérablement chuté au cours des cinq mois suivants, avec un creux de 0,9 million de tpl seulement en juin; elle est ensuite repartie à la hausse, le volume des affrètements dépassant 1 million de tpl par mois, et a culminé en novembre avec 2 millions de tpl affrétés. Durant ce mois, les Aframax et les VLCC de 200 000 à 300 000 tpl représentaient 49 % et 30 % du marché, respectivement, la demande d'Aframax ayant pratiquement triplé par rapport à la période estivale. Les taux d'affrètement à temps d'un an avec livraison rapide pour un navire-citerne de 280 000 tpl âgé de 5 ans sont passés de 26 000 dollars/jour en novembre à 22 500 dollars/jour en décembre. Les incertitudes liées à la guerre en Iraq ont porté les taux appliqués aux VLCC à 36 000 dollars/jour en février 2003, des pétroliers Suezmax du même âge rapportant même 40 000 dollars/jour. Des unités Aframax de 5 ans, qui avaient terminé l'année à 15 250 dollars/jour, en rapportaient 22 000 deux mois plus tard.

Entre octobre et novembre, les contrats conclus pour des navires de moins de 80 000 tpl ont diminué de moitié. Environ 45 % des affrètements convenus en novembre portaient sur des périodes supérieures à deux ans et 25 % sur des périodes de 6 à 12 mois. L'activité a légèrement diminué en décembre, passant à 1,8 million de tpl, puis est remontée à 2 millions de tpl en février 2003. Les taux pratiqués pour l'affrètement à temps d'un an avec livraison rapide d'un navire de 60 000 tpl âgé de 10 ans ont encore baissé, passant de 16 000 dollars/jour en mai à 13 500 dollars/jour en décembre. Il n'y a guère eu de variations des taux en fonction de l'âge. Pendant les mois d'été, Petrobras a affrété le tout nouveau *Amazon Explorer* de 71 000 tpl pour 11 mois à 17 250 dollars/jour.

TABLEAU 35 a)

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

Type de navire EVP	Moyennes annuelles			Moyennes mensuelles pour 2002					
	1997	2000	2001	1	2	3	4	5	6
<b>Non grée</b>									
200-299	21,80	15,71	16,04	15,26	15,68	15,73	15,83	16,52	16,99
300-500	16,79	14,52	14,72	13,78	14,28	15,28	14,81	16,02	15,72
<b>Grée/Non grée</b>									
2 000-2 299	9,72	10,65	7,97	3,37	3,45	3,70	4,55	4,49	4,52
2 300-3 400 <sup>a</sup>				3,77	4,12	5,05	3,83	5,20	6,52
<b>Grée</b>									
200-299	22,00	17,77	17,81	16,26	16,32	16,97	17,04	17,83	17,34
300-500	17,24	14,60	14,90	12,31	13,26	13,47	13,05	12,92	12,44
600-799 <sup>b</sup>	13,87	12,21	11,30	8,13	8,70	8,47	8,88	9,41	9,17
600-799 <sup>c</sup>	14,08	11,90	11,04	8,15	8,04	8,09	8,83	8,94	9,39
1 000-1 299	12,47	11,87	8,78	5,11	5,52	5,65	6,07	6,72	6,89
1 600-1 999	10,50	10,35	7,97	4,29	4,29	4,27	4,99	5,47	6,15

<sup>a</sup> Cette catégorie a été créée en 2002. Pour le premier semestre, les données concernent les navires cellulaires de 2 300 à 3 900 EVP naviguant à 22 nœuds minimum.

<sup>b</sup> Naviguant à 16-18 nœuds.

<sup>c</sup> Naviguant à plus de 18 nœuds.

TABLEAU 35 b)

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

Type de navire EVP	Moyennes bimensuelles <sup>a</sup> par mois pour 2002						2002 Moyenne	2003		
	7	8	9	10	11	12		1	2	3
<b>Non gréé</b>										
<b>200-299</b>	18,35	17,42	18,17	17,31	17,87	18,25	16,87	17,65	17,41	19,30
		17,15	17,05	17,25	18,25					
<b>300-500</b>	13,49	13,93	15,74	16,93	14,49	16,52	15,14	14,09	16,14	17,61
		16,46	15,72	16,37	13,23					
<b>Gréé/Non gréé</b>										
<b>2 000-2 299</b>	5,61	5,93	5,94	5,9	5,73	5,73	4,90	5,99	6,61	8,11
		5,93	5,81	5,73	5,73					
<b>2 300-3 400<sup>b</sup></b>	7,20	7,27	5,63	7,64	7,90	7,90	5,96	7,60	7,23	7,57
		5,63	6,79	7,38	7,90					
<b>Gréé</b>										
<b>200-299</b>	17,39	17,39	16,50	17,30	16,11	18,75	17,01	17,32	17,69	17,65
		16,18	17,41	17,11	18,43					
<b>300-500</b>	13,58	15,14	12,36	13,19	14,16	11,99	13,35	13,77	14,47	14,60
		15,17	13,67	14,35	13,46					
<b>600-799<sup>c</sup></b>	9,81	9,48	9,72	9,06	9,55	10,26	9,26	9,89	10,36	10,73
		9,31	10,27	9,81	9,74					
<b>700-999<sup>d</sup></b>	8,93	9,14	11,00	10,02	9,98	9,78	9,11	9,34	9,92	10,08
		8,85	8,64	10,45	10,18					
<b>1 000-1 299</b>	7,25	7,75	8,38	8,30	8,07	7,93	6,93	7,67	8,37	8,88
		7,98	8,24	8,32	7,72					
<b>1 600- 1 999</b>	6,10	6,31	6,28	6,43	6,51	6,49	5,67	6,44	6,97	8,52
		6,58	6,79	6,58	6,51					

<sup>a</sup> Lorsque deux chiffres sont indiqués, le premier correspond à celui de la première quinzaine.

<sup>b</sup> Cette catégorie a été créée en juillet 2002 pour les navires naviguant à 22,5 nœuds. Elle comprenait auparavant les navires cellulaires de 2 300 à 3 900 EVP naviguant à 22 nœuds minimum.

<sup>c</sup> Naviguant à 17-17,9 nœuds.

<sup>d</sup> Naviguant à 18 nœuds.

TABLEAU 36

**Taux de fret (moyenne des taux du marché) pratiqués  
sur les trois principales liaisons commerciales régulières, 2001-2003<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>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
2 <sup>e</sup> trimestre	1 463	749	646	1 105	805	1 154
Variation (%)	-5,0	-0,3	7,5	3,0	-7,0	-2,2
3 <sup>e</sup> trimestre	1 476	757	694	1 208	815	1 181
Variation (%)	0,8	1,1	7,4	9,3	1,2	2,3
4 <sup>e</sup> trimestre	1 529	817	712	1 304	843	1 215
Variation (%)	3,6	7,9	2,6	7,9	3,4	2,9
<b>2003</b>						
1 <sup>er</sup> trimestre	1 529	826	704	1 432	899	1 269
Variation (%)	0,0	1,1	-1,1	9,8	6,6	4,4

<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.

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

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

Pour les grands navires du type Capesize, 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. Pendant l'année, l'accroissement spectaculaire des importations de minerai de fer de la Chine et, dans une moindre mesure, l'expansion du commerce du charbon de chauffe ont dopé la demande dont ces navires faisaient l'objet dans le Pacifique. Des Panamax sont déployés sur plusieurs itinéraires, notamment 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 du Sud. Des Panamax sont également 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.

Les unités plus petites ont profité des exportations de céréales au départ de la mer Noire, les sources traditionnelles d'Amérique du Nord (golfe du Mexique) ayant enregistré une croissance médiocre. Des mini-transporteurs ont été utilisés sur plusieurs itinéraires céréaliers, notamment là où les ports de destination ne peuvent recevoir que des navires d'un tirant d'eau restreint. Ce tonnage a également été exploité sur les itinéraires de transport de la bauxite, de l'alumine et du phosphate naturel.

### **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 2002 s'est achevée sur des taux supérieurs à ceux du début de l'année. Après avoir affiché de modestes variations au premier semestre, le Baltic Dry Index a brièvement baissé pendant les mois d'été puis s'est nettement redressé au dernier trimestre, doublant pratiquement en fin d'année pour passer à 1 738.

Comme le montre le tableau 32, l'indice des taux d'affrètement à temps pour le tramping sec n'a cessé d'augmenter tout au long de l'année pour passer à 104, soit une hausse de 44,4 % sur l'année. Celui des taux d'affrètement au voyage pour le tramping sec a atteint la barre des 200 en mai et a fini à 215 points, se situant ainsi à 10,8 % au-dessus du niveau du début de l'année. L'indice moyen des taux d'affrètement à temps pour 2002 a été inférieur de 10 points à celui de l'année précédente, tandis que celui des taux d'affrètement au voyage a été à peine meilleur, s'établissant à 5 points au-dessus de la moyenne de l'année précédente. Cependant, une partie de l'augmentation des taux de fret dont les armateurs ont bénéficié a été absorbée par le renchérissement 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 sont passés de 115 à 162 dollars. De plus, les frais supplémentaires (voir l'encadré 3) liés aux mesures de sécurité et à la majoration des primes d'assurance pour 2003 ont également pesé sur la rentabilité.

Vu l'embellie des taux de fret, les armateurs se sont montrés moins disposés à opérer dans le cadre de pools. Vers la fin de l'année, Cape International (qui s'était constitué un an auparavant et qui réunissait 70 Capesize) s'est dissout, un de ses principaux membres, Zodiac,



ayant retiré ses 30 navires. Les cinq pools exploitant des Panamax ont toutefois poursuivi leurs activités conjointes. Ils contrôlent environ 136 navires, soit 12,8 % du tonnage total dans cette catégorie. L'activité d'affrètement a fluctué entre 2,2 et 7,1 millions de tpl par mois, le marché des Panamax comptant pour la moitié environ des contrats pendant l'essentiel de la période. La préférence est allée aux contrats d'une durée inférieure à six mois, qui ont représenté entre la moitié et les trois quarts des marchés conclus chaque mois.

#### *Affrètements à temps (voyages)*

Certains contrats conclus pour des affrètements représentatifs de navires de différentes tailles sur des itinéraires types illustrent bien l'embellie des marchés constatée en 2002. Au début de l'année, les taux Capesize pour des voyages aller et retour sur les routes transatlantiques et Singapour/Japon/Australie s'établissaient à 9 375 et 7 945 dollars/jour. En décembre, ils étaient de 23 700 et 20 225 dollars/jour, soit des hausses de 152,8 % et 154,6 % respectivement. À la fin de l'année, Cosco affrétait du tonnage Capesize pour le parcours Brésil-Chine à 29 000 dollars/jour, tandis que des voyages au départ de Richards Bay (Afrique du Sud) vers l'Europe ont été conclus à 25 000 dollars/jour.

De même, le taux Panamax pour les rotations entre l'Europe septentrionale et la côte est de l'Amérique du Sud, et entre l'Extrême-Orient et la côte est de l'Australie, qui se situait à 6 785 et 7 160 dollars/jour au début de l'année, avait grimpé en décembre à 11 100 et 12 800 dollars/jour respectivement, les hausses correspondantes étant de 63,6 % et de 78,8 %. Certains taux ont été très bas pendant l'année: sur l'itinéraire Extrême-Orient/côte est de l'Australie, un creux de 6 125 dollars/jour a par exemple été atteint en mai. Les marchés des navires de petite taille (Handymax et mini-transporteurs) ont enregistré des hausses similaires. Sur la route Extrême-Orient/Australie, le taux d'affrètement d'un Handymax pour une rotation est monté de 6 075 dollars/jour en janvier à 9 750 dollars/jour en décembre, soit 60,5 % de plus. Pour un voyage Continent européen/Afrique de l'Ouest et retour, le taux d'affrètement journalier d'un mini-transporteur est passé de 6 000 dollars en janvier à 8 750 dollars en décembre, ce qui représente une hausse de 45,8 %.

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

Au vu des estimations qui ont été faites, la hausse des taux d'affrètement à temps pour une période de 12 mois et une livraison rapide a été moins forte pour les navires de petite taille. Les Capesize de 150 000-160 000 tpl âgés de cinq ans, qui obtenaient 10 500 dollars/jour en janvier 2002, atteignaient 18 000 dollars/jour en décembre, soit 71,4 % de plus. Les taux pour un Panamax de cinq ans, qui s'affrétait 7 500 dollars/jour en janvier, ont progressé de 50 % au cours de l'année, l'augmentation étant encore plus sensible pour les navires de 15 ans (73,9 %). L'embellie a été moindre pour les mini-transporteurs âgés de 15 ans. De 5 250 dollars en janvier, les taux avaient grimpé de 28,6 % en décembre. Les Handymax se sont nettement mieux comportés: le taux pour un navire de 15 ans, qui s'affrétait à 5 400 dollars/jour au début de l'année, avait progressé de 38,9 % en décembre.

En février 2003, les taux d'affrètement sur les itinéraires transatlantiques, de l'ordre de 13 000 à 14 000 dollars/jour, étaient supérieurs à ceux pratiqués dans le Pacifique pour les Panamax.

*Affrètements au voyage*

En 2002, les taux appliqués aux Capesize ont beaucoup augmenté. Les taux de fret pour le charbon transporté de Richards Bay (Afrique du Sud) vers l'Europe occidentale ont commencé l'année à 4,95 dollars/tonne et n'ont cessé de monter pour atteindre 9,20 dollars en décembre, une hausse de 85,6 % par rapport au début de l'année. Des tendances similaires ont été notées dans le secteur du minerai de fer. Pour le minerai de fer acheminé du Brésil vers la Chine, le taux est passé de 6,80 dollars/tonne en janvier à 12,85 dollars/tonne en novembre, soit 89 % de plus.

Dans le secteur des Panamax également, on a observé une évolution positive, mais moins prononcée. Les taux pratiqués pour les cargaisons de grains acheminées de l'Amérique du Nord (golfe du Mexique) vers l'Europe occidentale ont grimpé de 10,60 dollars/tonne à 15,25 dollars en décembre, progressant ainsi de 43,8 %. Des augmentations moindres ont été observées dans le secteur des mini-transporteurs: 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 21,65 dollars/tonne, l'ont terminée à 28,35 dollars/tonne (30,9 % de plus).

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
2001	7,19	3,86	5,93	4,02	2,71	3,62
2002	7,82	3,90	6,17	4,16	2,72	3,80
<b>Variation en pourcentage</b>	8,8	1,20	4,0	3,4	0,3	4,7

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

TABLEAU 38

**Répartition des capacités dans le trafic transpacifique**  
(en pourcentage)

Opérateur	mi-2002	mi-2001
New World Alliance	18,1	17,4
Cosco/K Line/Yangming	16,2	14,2
Grand Alliance	13,9	15,3
Evergreen/Lloyd Triestino	12,3	9,0
United Alliance (Hanjin, Senator Lines)	11,5	12,4
Maersk-SeaLand	9,5	11,5
<b>TOTAL</b>	<b>81,5</b>	<b>79,8</b>

Source: Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED.

Sur tous ces itinéraires et pour toutes les tailles de navires, les taux sont restés fermes dans les premiers mois de 2003. En avril, les Panamax chargeant des grains au départ de l'Amérique du Nord (côte nord-ouest et golfe du Mexique) bénéficiaient des taux les plus élevés depuis octobre 1995, à 30 dollars/tonne.

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

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

#### *Évolution générale*

Outre l'incidence de la conteneurisation, le trafic de ligne est également influencé par des types de navires autres que les porte-conteneurs cellulaires intégraux qui font l'objet du tableau 7 du chapitre II. En 2002, la capacité de charge en conteneurs maritimes s'est accrue de 0,6 million d'EVP pour atteindre 8 millions d'EVP, soit 8,1 % de plus. La part des porte-conteneurs cellulaires intégraux dans ce total est passée de 71,5 % à 73,7 % au début de 2003, se chiffrant globalement à 5,9 millions d'EVP. Celle des navires de charge classiques s'est élevée à près de 20 %. Les navires à pont unique comptaient pour 0,85 million d'EVP (10,6 %), tandis que ceux à double pont ont accru leur part de 0,64 million d'EVP (environ 8 %). Durant l'année, le tonnage en navires à pont unique a augmenté de 5 %, alors que celui en navires à double pont a diminué de 3,1 %. Les rouliers et les cargos mixtes rouliers représentaient 0,31 million d'EVP et ont affiché une hausse de 2 % pendant l'année. Leur part dans la capacité de charge en conteneurs totale est de 3,9 %. Les vraquiers pouvant transporter des conteneurs, dont la part dans le total a été ramenée à 2,6 %, ont maintenu leur capacité de chargement à 0,21 million d'EVP. Le reste de la capacité de charge en EVP (environ 1,2 %) était constitué de navires frigorifiques, de navires-citernes, de navires spécialisés et de paquebots.

En outre, la croissance de la flotte de porte-conteneurs cellulaires intégraux (dont il est question au chapitre 2) s'est poursuivie, mais à un rythme plus lent de 10,6 %. Comme le montre le tableau 33, les ajouts à la flotte ont totalisé 625 000 EVP en 2002, tandis que 65 000 EVP ont été mis hors service et envoyés à la casse. Les navires de grande taille ont continué d'être les privilégiés. La taille moyenne des unités d'une capacité supérieure à 5 000 EVP livrées et commandées en 2002 était de 5 060 et 6 700 EVP respectivement. Pendant l'année, les commandes de navires ont augmenté de 18,2 % pour atteindre 481 000 EVP, un quart du total des commandes étant passé en décembre pour des navires d'une taille moyenne de 4 500 EVP. Parmi ceux-ci, il y avait cinq porte-conteneurs de 8 100 EVP (la plus forte capacité qui ait jamais été annoncée publiquement), pour le compte de China Shipping Container Lines (CSCL).

Les commandes de navires de grande taille ont relancé la question de leur déploiement, qui se limite en principe aux principaux itinéraires est-ouest en raison des volumes requis pour les remplir. L'une des solutions envisageables serait d'utiliser ces très gros navires pour desservir uniquement quelques grandes plates-formes de transbordement aux deux extrémités du trajet. L'autre solution, compte tenu de la réduction des économies d'échelle pour les navires d'une taille supérieure à 2 500 ou 3 000 EVP pourrait résider dans des dessertes directes, des navires de moindre capacité faisant alors escale dans les différents ports situés aux deux extrémités de la ligne. Les grands transporteurs opérant le long des principaux itinéraires adhèrent à la première solution et s'orientent progressivement vers des terminaux spécialisés dans le transbordement,

les services de collecte étant assurés par leurs filiales. En Asie du Sud-Est, plusieurs transporteurs régionaux tels que Samudera Shipping Line, Regional Shipping Line et Pacific International Lines (PIL) semblent privilégier la seconde solution. Ces compagnies, qui offrent des services de collecte notamment au départ de Singapour à un certain nombre de pays ayant des réseaux de transport terrestre relativement peu développés, ont également commencé à assurer des dessertes directes vers divers ports dispersés dans la région.

L'évolution de certains transporteurs vers la fourniture de services logistiques pourrait être encouragée par l'initiative relative aux liaisons sécurisées, décrite au chapitre 5. En décembre 2002 et janvier 2003, une centaine de conteneurs munis de scellés électroniques contenant des renseignements détaillés sur leur contenu ont été acheminés à travers le Pacifique dans le cadre d'une opération pilote couronnée de succès, qui pourrait laisser présager une collaboration plus étroite entre chargeurs, exploitants de terminaux et transporteurs et préfigurer un strict contrôle de la qualité tout au long de la chaîne logistique pour les importations des États-Unis.

#### *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, entre le 30 septembre 2001 et le 30 septembre 2002, les 10 premiers exploitants de navires de ligne ont accru leur capacité de transport de 14 % à 3,4 millions d'EVP, ce qui représente près de 43,9 % 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 4,8 millions d'EVP, soit 61,8 % de la capacité de charge en conteneurs globale. Le fait que les 20 exploitants en tête du classement comprennent une seule compagnie nouvelle (PIL ayant remplacé Hamburg Sud) témoigne de la concentration dans l'industrie des transports maritimes. Quatre transporteurs - AP Moller, le groupe CMA-CGM, le groupe CP Ships et China Shipping - ont maintenu leur position sur la liste. AP Moller, société mère de Maersk-SeaLand, a confirmé sa domination parmi les transporteurs de conteneurs en portant sa part dans la capacité mondiale de transport d'EVP de 9,8 % à 10 %. Des changements sont intervenus parmi les autres opérateurs. Cinq transporteurs ont gagné des places dans le classement: MOL et Zim (quatre), MSC (trois), Hapag Lloyd (deux) et COSCO (une). Des livraisons d'unités nouvelles, telles que les huit navires de 6 700 EVP, et des achats tels que les trois 4 400 EVP acquis auprès de la compagnie nationale saoudienne, ont permis à MSC de se hisser à la deuxième place. D'autres transporteurs ont recouru à des navires affrétés pour développer leur flotte ou ont purement et simplement racheté d'autres entreprises plus petites. Les 10 autres transporteurs figurant sur la liste ont perdu une place, sauf Hyundai (trois) ainsi que NYK et Yang Ming (deux).

Les résultats financiers annoncés à la mi-2002 pour certains des transporteurs susmentionnés n'étaient guère encourageants. P&O Nedlloyd, NOL/APL et CP Ships ont enregistré des baisses du chiffre d'affaires supérieures à 6 % et Zim une baisse de l'ordre de 10 %. Evergreen a accusé une perte de 11 millions de dollars. À la fin de l'année, NOL a enregistré une perte record de 330 millions de dollars. Il a fallu recourir à des mesures correctives: CP Ships n'a pas renouvelé son accord d'affrètement de cellules avec CMA-CGM et a délaissé l'itinéraire Europe/Extrême-Orient pour se concentrer sur la route transatlantique.

Un certain nombre de transporteurs assurent des services sur plusieurs routes dans le cadre de conférences, d'alliances ou d'accords, ce qui suppose une certaine concertation sur les questions d'exploitation et de commercialisation, notamment la tarification et le nombre de rotations. Jusqu'à présent, les responsables de la réglementation de nombreux pays ont accordé une exemption à la législation antitrust aux transporteurs qui étaient parties à ces accords, en partant du principe que les avantages l'emportaient sur les inconvénients. À la fin de 2002, et après des années de litige, la Commission européenne a appliqué l'exemption prévue dans le Règlement n° 4056/86 aux modalités de fixation des prix du segment terrestre employées par le Transatlantic Conference Agreement (TACA) dans le cadre de services de transports maritimes internationaux à travers l'Atlantique. Dans une décision distincte, la Commission européenne a déclaré que le Règlement n° 4056/86 ferait l'objet d'un examen en bonne et due forme, un rapport de l'OCDE ayant constaté que les avantages découlant de ce règlement n'en compensaient pas les inconvénients.

## **2. Taux de fret des services 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. Les armateurs allemands, en particulier les membres de l'Association des coutiers maritimes de Hambourg (VHSS) qui gèrent quelque 75 % de tous les porte-conteneurs disponibles à l'affrètement sur le marché libre, y occupent une place dominante. 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 pour trois mois au minimum. Pour la période de 1998 à juin 2002, les taux par cellule de 14 tonnes (EVP) et par jour ont été publiés tous les mois pour trois catégories dimensionnelles de navires non grésés et six catégories dimensionnelles de navires grésés, et comparés aux taux moyens de 1997, année de référence choisie parce qu'elle est la dernière où un niveau de taux rémunérateur ait pu être obtenu. Depuis juillet 2002, des taux sont publiés pour deux types de navires non grésés d'une capacité n'excédant pas 500 EVP, deux types de navires grésés ou non de plus de 2 000 EVP et six types de navires grésés de plus de 1 999 EVP au maximum. À titre d'essai et depuis août de la même année, les taux sont publiés par quinzaine. Les tableaux 35 a) et 35 b) donnent une idée de l'évolution des taux d'affrètement à temps pour la période allant jusqu'à juin 2002 et à compter de juillet 2002, respectivement.

En 2002, les taux moyens d'affrètement à temps pour les porte-conteneurs non grésés d'une capacité n'excédant pas 500 EVP ont été légèrement supérieurs à ceux pratiqués en 2001. L'inverse est valable pour toutes les autres catégories de navires, de plus grande capacité, pour la plupart, les taux annuels moyens ayant été inférieurs en 2002 à ceux de l'année d'avant. Les baisses les plus importantes ont concerné les navires de grande taille: pour les navires grésés ou non de 2 000 à 2 299 EVP, le taux moyen a chuté de 38,5 % à 4,90 dollars par cellule de 14 tonnes et par jour, tandis qu'il a régressé de 28,8 % pour les plus gros navires grésés d'une capacité de 1 600 à 1 999 EVP. Les taux appliqués aux porte-conteneurs grésés ou non d'une capacité inférieure à 299 EVP ont été quasiment identiques, de l'ordre de 17 dollars par cellule de 14 tonnes et par jour.

L'évolution des taux mensuels moyens d'affrètement à temps a été positive dans tous les cas. Pour des porte-conteneurs grésés ou non de 2 000 à 2 299 EVP, les taux d'affrètement à temps étaient de 5,73 dollars par cellule de 14 tonnes et par jour en décembre 2002, 70 % au-dessus de ceux de janvier. Les navires plus gros, grésés ou non, de 2 300 à 3 400 EVP rapportaient 7,90 dollars par cellule de 14 tonnes et par jour en décembre, soit une hausse de 9,7 % en 6 mois. Les taux appliqués aux navires grésés de 1 600 à 1 999 EVP ont eux aussi évolué favorablement, en hausse de 51,3 % à 6,49 dollars par cellule de 14 tonnes et par jour.

Le marché de l'affrètement se ressent des prix intéressants offerts à la construction et des projets des transporteurs d'accroître leur tonnage en propre, notamment parmi ceux qui recourent largement à des navires affrétés. Trois transporteurs – CSCL, CMA-CGM et CP Ships – dont 90 %, 66 % et 54 % des capacités respectives étaient assurées au premier trimestre de 2002 par des navires affrétés, ont à présent un important tonnage en commande. CSAV a également annoncé que sept navires totalisant 30 800 EVP avaient été commandés pour remplacer des unités affrétées, pour un investissement total de 300 millions de dollars. De crainte que les taux d'affrètement à temps ne se dégradent encore, 32 armateurs allemands, disposant globalement d'une flotte de 184 navires d'une capacité comprise entre 1 000 et 2 000 EVP, en sont venus à envisager de créer une association d'exploitants de porte-conteneurs pour réguler le nombre de navires placés sur le marché en cas de surcapacité. Le tonnage détenu par les armateurs allemands dans le secteur des porte-conteneurs devrait s'accroître d'un tiers au cours des deux prochaines années.

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

Fin 2002, les taux de fret pratiqués sur les principales routes conteneurisées – transpacifique, transatlantique et Asie/Europe – ont été pour l'essentiel supérieurs à ceux observés à fin 2001 (voir le tableau 36). La route Asie/Europe a enregistré une évolution particulièrement favorable, les taux de fret augmentant de 21,5 % par rapport au début de l'année dans le sens est-ouest, et de 18,5 % dans le sens ouest-est. Cependant, les taux correspondants enregistrés au quatrième trimestre de 2002 (1 304 dollars/EVP et 712 dollars/EVP) restaient inférieurs à ceux du début de 2001, ce qui illustre la tendance globale à la baisse des taux de fret des services conteneurisés. Sur la route transatlantique, les taux ont augmenté de 3 % (à 1 215 dollars/EVP) dans la direction principale est-ouest vers les États-Unis, alors que dans le sens inverse ils ont encore baissé de 2,7 % (à 843 dollars/EVP). Les variations des taux ont été encore moins prononcées sur la route transpacifique. Les taux ont progressé de 1,7 % dans le sens est-ouest, mais ont régressé de 1,3 % dans le sens ouest-est, en dépit du volume considérable des marchandises transportées pendant l'année.

Sur la route transpacifique, où les flux de marchandises sont les plus importants, la tendance à la baisse observée en 2001 a persisté jusqu'à la mi-2002. C'est dans le sens ouest-est, direction dominante au niveau du trafic, que les taux ont le plus baissé, de 4,2 % au premier trimestre et de 5 % au deuxième. Une remarquable progression de 4,2 % a été notée dans le sens est-ouest au premier trimestre, mais les taux étaient tombés très bas à la fin de 2001. Le Trans-Pacific Stabilization Agreement a annoncé un relèvement du taux de 225 dollars/EVP pour la mi-août, mais l'effet en a été limité à la portion du trafic, estimée à un quart environ, qui n'est pas visée par des contrats de services annuels. D'après des estimations, les 14 transporteurs opérant sur cette route ont enregistré un déficit de 1,2 milliard de dollars. Au troisième trimestre,

les taux ont augmenté dans les deux directions mais très modestement, de moins de 1 % (à 1 476 dollars/EVP) dans le sens ouest-est et dans des proportions légèrement supérieures (à 757 dollars/EVP) dans le sens est-ouest. La forte augmentation de 3 % survenue au quatrième trimestre dans le sens ouest-est tient probablement, en grande partie, à la prolongation jusqu'en janvier 2003 de la surtaxe de haute saison, qui prend fin généralement en novembre. Dans le sens inverse, le taux a augmenté de moins de 1 %.

Les variations des taux de fret sur la route transatlantique ont été analogues à celles observées sur la route transpacifique, un recul étant enregistré au cours du premier semestre de 2002. Les baisses ont été relativement uniformes au premier trimestre, durant lequel les taux appliqués aux chargements d'Europe vers les États-Unis ont diminué de 3,9 % et, dans la direction opposée, de 3,7 %. Les taux se sont stabilisés au deuxième trimestre à 1 154 dollars/EVP dans le sens est-ouest après une baisse de 2,2 % et à 805 dollars/EVP dans le sens ouest-est après une forte chute de 7 %. Là encore, des plans de relèvement des taux ont été annoncés. Le Transatlantic Conference Agreement (TACA), dont les membres comptent pour moitié environ dans le trafic enregistré sur cette route, ont déclaré que les taux appliqués aux chargements est-ouest seraient majorés de 320 dollars par boîte de 20 pieds et de 400 dollars pour les conteneurs de 40 et 45 pieds à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2002. Cependant, l'effet de cette majoration s'est limité aux 10 % de chargeurs non visés par des contrats de service annuels. Au troisième trimestre, les taux ont davantage augmenté que sur la route transpacifique: de 2,3 % (à 1 181 dollars/EVP) pour les chargements au départ de l'Europe vers les États-Unis et de 1,2 % (à 815 dollars/EVP) pour ceux en provenance des États-Unis. Au quatrième trimestre, les hausses ont été encore plus importantes, de 2,9 % dans le sens est-ouest et de 3,4 % dans le sens ouest-est. Au début de 2003, le TACA a annoncé des relèvements des taux pour mars et octobre.

Au premier trimestre de 2002, les taux de fret appliqués sur les parcours ouest-est et est-ouest de la route Asie/Europe ont nettement reculé, de 8,9 % et 6,9 % respectivement. Ces baisses ont été les plus fortes qui se soient produites sur les liaisons principales, les taux de fret dans le sens Europe/Asie atteignant un creux de 601 dollars/EVP et, dans la direction opposée, de 1 073 dollars/EVP. Au cours des deux trimestres suivants, les taux se sont redressés, notamment dans le sens Europe/Asie où ils sont passés à 694 dollars/EVP après avoir augmenté de plus de 7 % à chaque trimestre. Sur le parcours Asie/Europe, direction dominante au niveau du trafic, les taux ont d'abord progressé modestement de 3 %, puis plus vigoureusement de 9,3 % au troisième trimestre, pour atteindre 1 208 dollars/EVP. Cette dernière hausse s'explique par l'effet positif de la majoration de 250 dollars/EVP appliquée dans le sens est-ouest par la Far Eastern Freight Conference (FEFC) à compter du 1<sup>er</sup> juillet. Une nouvelle majoration de 150 dollars/EVP a été appliquée en octobre, assortie d'une hausse de 200 dollars/EVP dans le sens ouest-est. Au quatrième trimestre, la plus forte progression enregistrée sur les principales routes a été de 7,9 % dans le sens Asie/Europe, soit plus du triple de celle constatée dans la direction opposée (2,6 % seulement). Début 2003, la FEFC et MSC ont annoncé une augmentation des taux pour mars.

Les autres redevances appliquées par les transporteurs, telles que la taxe de manutention au terminal, se sont multipliées: cette taxe a été appliquée au Viet Nam, à compter de janvier 2003. Les frais de manutention au terminal et les commissions prélevées en réponse aux mesures de sécurité introduites par les États-Unis ont attiré l'attention des chargeurs. À Hong Kong, ils se sont à nouveau plaints du niveau des taxes de manutention au terminal (nettement supérieur

à 200 dollars/EVP), deux exploitants de terminaux ayant déclaré que des réductions comprises entre 20 % et 25 % avaient été accordées aux transporteurs au cours des cinq dernières années. Un exploitant de terminaux opérant au niveau mondial a suggéré que cette taxe et les autres redevances prélevées par les transporteurs soient remplacées par une contribution unique aux frais d'expédition.

Par ailleurs, il a été signalé que le Ministère des communications de la République populaire de Chine ouvrait une enquête sur la légalité de la taxe de manutention au terminal, appliquée dans le pays depuis janvier 2002, mais considérée comme faisant partie du fret. Ailleurs, d'autres mesures ont également été adoptées à l'égard de cette taxe: le conseil des chargeurs malais a proposé que les chargeurs l'acquittent directement auprès des exploitants de terminaux, tandis que l'organisme antitrust israélien a différé de 60 jours l'application d'une taxe de manutention au terminal envisagée par l'European Mediterranean Trade Agreement. Au début de 2003, des transporteurs ont annoncé l'introduction d'une redevance supplémentaire de 25 dollars applicable aux manifestes pour couvrir les coûts liés à la transmission de ces documents à l'avance à l'intention de l'administration des douanes des États-Unis. Les chargeurs de la République de Corée ont énergiquement dénoncé cette redevance qui a triplé le montant de la taxe en vigueur. En Australie, il était envisagé d'appliquer des taxes de 100 dollars par boîte.

Par ailleurs, les exportateurs du Rio de la Plata ont commencé à acquitter une surtaxe pour «répartition inégale du matériel», visant à couvrir les frais de repositionnement des conteneurs vides. Une pénurie de boîtes à l'exportation est apparue du fait du tarissement des importations causé par la dévaluation de la monnaie locale au début de 2002. En 2003, les transporteurs commençaient à exercer des pressions pour que la commission appliquée par les transitaires à Shanghai soit abaissée.

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

En 2002, tout portait à croire que la demande de services conteneurisés commençait à se redresser. Les estimations annuelles des flux de marchandises sur les trois principales routes conteneurisées, figurant au tableau 37 font apparaître des augmentations pour les neuf premiers mois de 2002 par rapport aux totaux de 2001. En réalité, ces agrégats peuvent masquer certains courants commerciaux intrarégionaux ainsi que l'activité de transbordement. Ils dénotent néanmoins une expansion du trafic sur la route transpacifique et, dans une moindre mesure, sur les deux autres routes.

La route transpacifique a vu un essor du trafic en 2002, notamment dans le sens ouest-est où, au premier semestre, le trafic s'est accru de 17 % et, en fin d'année, de 8,8 %. Les raisons de cet essor spectaculaire, compte tenu de la modeste croissance de l'économie des États-Unis, tenaient à la délocalisation de leur capacité de production en Chine continentale et à la constitution hâtive de stocks pendant la haute saison, de juillet à septembre, avant la grève annoncée dans les ports de la côte ouest des États-Unis. De ce fait, dès le début de l'année, les navires naviguaient à pleine charge dans le sens ouest-est, remplis d'appareils électriques et de matériel électronique, de mobilier, de lampes, de jouets et de textiles, qui constituent l'essentiel du trafic en direction de l'est. Les flux ont nettement moins augmenté dans le sens est-ouest (de l'ordre de 1,2 %), ce déséquilibre contraignant les transporteurs à repositionner les conteneurs vides dans plusieurs ports de l'Extrême-Orient. Cela étant, les compagnies de



transport maritime ont déployé des efforts considérables pour tirer parti du renforcement de la demande. La part globale des six principaux groupements d'exploitants s'est accrue de près de 2 %, ainsi que l'indique le tableau 38, même si les résultats ont beaucoup varié en pourcentage selon les exploitants.

Sur la route transatlantique, le trafic a augmenté de 4,7 % dans le sens est-ouest, direction dominante, mais d'à peine 0,3 % dans le sens inverse. Là encore, l'expansion constatée sur le parcours dominant a été attribuée à la reconstitution de stocks relativement bas aux États-Unis. Le taux d'utilisation des navires a été élevé au premier semestre, Cosco, K Line et Yang Ming ayant réduit leur capacité. Quatre transporteurs - Maersk-SeaLand, Evergreen, P&ON et Hapag Lloyd - ont continué de dominer cette route, avec des parts de marché de 36,1 % dans le sens est-ouest et de 37,4 % dans le sens ouest-est. Sur la route Europe/Asie, le trafic en provenance d'Asie a augmenté de 6 % environ au premier semestre et a affiché une croissance de 4 % sur l'ensemble de l'année. Là encore, cela était dû aux bons résultats enregistrés à l'exportation par les producteurs d'Extrême-Orient. La hausse de 3,4 % constatée dans le sens opposé ouest-est s'expliquait par l'expansion du volume du trafic en provenance de la Méditerranée.

Sur les liaisons secondaires (nord-sud et trafics régionaux), la situation a été variable. De l'Europe vers l'Amérique du Sud et l'Amérique centrale, le trafic a baissé de 2 %; vers l'Afrique de l'Ouest, il est resté stable; mais il a modestement progressé de 0,9 % avec l'Océanie et même de 2,7 % avec l'Asie occidentale. Des États-Unis vers l'Amérique centrale et l'Amérique du Sud, le trafic a été régulier. La plus forte croissance - de l'ordre de 4,4 % - a été enregistrée entre l'Asie du Nord et l'Asie du Sud-Est, mais le trafic n'a progressé que de 1 % de l'Asie du Nord-Est vers l'Océanie.

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

Le tableau 39 montre l'évolution des tarifs de ligne pour les cargaisons chargées et déchargées par les navires réguliers dans les ports du secteur Anvers/Hambourg entre 2000 et 2002. L'indice global pour l'année 2002 a régressé de 19 points par rapport à celui de 2001 pour s'établir à 95 points (1995 = 100), en raison de l'atonie des taux tant pour les flux d'entrée que de sortie. L'indice moyen pour le trafic d'entrée a chuté de 22 points en 2002, pour tomber à 84 points. Le repli a été particulièrement manifeste au cours du premier semestre, où l'indice s'est à peine hissé au-dessus de 80 points. Cette évolution à la baisse, qui s'est produite en dépit de l'accroissement des volumes en provenance de l'Extrême-Orient et sur la route transatlantique, dénote la diminution du rôle joué par les marchés spot, ainsi qu'un excédent de capacité. L'indice des flux de sortie s'est également relâché, en baisse de 16 points à 105, mais restant stable tout au long de l'année.

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

Le tableau 40 fournit, pour certaines denrées, certaines liaisons commerciales et certaines années comprises entre 1970 et 2002, des données sur les taux de fret des services de ligne, en pourcentage du prix de ces denrées. Pour le caoutchouc en feuilles, les hausses du prix f.o.b. moyen ont largement contrebalancé le relèvement des taux de fret et les surtaxes de soutage, ce qui a eu pour effet de faire baisser le ratio de fret à 13,5 % en 2002. Le prix f.o.b. du jute

- le plus bas de tous les prix indiqués sur le tableau 40 pour cette année - a diminué de 20 % environ, tandis que les taux de fret ont augmenté pratiquement du même pourcentage, ce qui explique le relèvement du ratio de fret à 21,7 % pour 2002. Les fortes hausses - de l'ordre de 60 % - du prix des fèves de cacao expédiées du Ghana ont plus que compensé la majoration de 10 % des taux de fret, d'où une chute du ratio de fret qui est passé de 4,1 % en 2001 à 2,8 % en 2002. Pour la troisième année consécutive, aucun chargement de fèves de cacao n'est parti du Brésil. Le prix c.a.f. de l'huile de coprah a affiché en 2002 une vigoureuse progression de 30 % environ qui, conjuguée à la réduction de 10 % des taux de fret, s'est traduite par un ratio de fret de 10 %, inférieur d'un tiers à celui de l'année précédente. Pour le thé, le ratio taux de fret/prix f.o.b. a été porté de 5,3 % à 6,8 %, les prix ayant diminué de 10 % et les taux de fret augmenté de 20 % en 2002. Pour le café expédié du Brésil vers l'Europe, les prix ont continué de fléchir de 10 % environ en 2002 alors que les taux de fret étaient relativement stables, le coefficient de fret passant de ce fait de 6,9 % en 2001 à 7,6 % en 2002.

Les taux de fret appliqués aux exportations de café de la Colombie vers l'Europe ont diminué de près de 40 % depuis les ports de l'Atlantique et d'un tiers depuis les ports du Pacifique. Ces réductions ont plus que compensé la baisse des prix, qui a avoisiné 10 %, d'où une diminution du ratio de fret pour 2002.

TABLEAU 39

**Indices des taux de fret des services de ligne, 2000-2003**  
(chiffres mensuels: 1995 = 100)

Mois	Indice global				Indice trafic d'entrée				Indice trafic de sortie			
	2000	2001	2002	2003	2000	2001	2002	2003	2000	2001	2002	2003
<b>Janvier</b>	104	119	93	96	106	113	81	91	101	125	104	101
<b>Février</b>	103	121	93	96	102	115	81	91	104	126	103	100
<b>Mars</b>	105	121	95	101	104	116	80	94	105	127	109	107
<b>Avril</b>	113	122	95	107	110	118	82	100	116	126	108	114
<b>Mai</b>	119	121	94	99	114	116	82	92	125	126	106	105
<b>Juin</b>	116	119	94		110	112	81		121	125	106	
<b>Juillet</b>	115	117	94		111	111	85		118	123	103	
<b>Août</b>	122	112	94		122	107	85		122	117	102	
<b>Septembre</b>	127	105	93		125	97	85		128	113	100	
<b>Octobre</b>	130	103	99		128	91	88		133	115	109	
<b>Novembre</b>	130	104	99		126	92	90		133	116	108	
<b>Décembre</b>	125	102	97		122	89	88		129	114	105	
<b>Moyenne annuelle</b>	117	114	95		115	106	84		120	121	105	

*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.

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	2001	2002
Caoutchouc	Singapour/Malaisie-Europe	10,5	18,5	8,9	n.d.	15,5	13,9	13,5
Jute	Bangladesh-Europe	12,1	19,5	19,8	6,4	21,2	15,5	21,7
Fèves de cacao	Ghana-Europe	2,4	3,4	2,7	1,9	6,7	4,1	2,8
Fèves de cacao	Brésil-Europe	7,4	8,2	8,6	6,9	11,0	n.d.	n.d.
Huile de coprah	Sri Lanka-Europe	8,9	9,1	12,6	12,6	n.d.	15,5	10,0
Thé	Sri Lanka-Europe	9,5	10,4	9,9	6,9	10,0	5,3	6,8
Café	Brésil-Europe	5,2	9,7	6,0	5,0	10,0	6,9	7,6
Café	Colombie (ports de l'Atlantique)-Europe	4,2	4,7	3,3	6,7	6,8	5,9	3,9
Café	Colombie (ports du Pacifique)-Europe	4,5	6,3	4,4	6,1	7,4	6,2	4,6

Source: 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 coprah. 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 coprah). 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 1990-2002, les prix des produits ont été tirés du numéro de janvier 2003 du *Bulletin mensuel des prix des produits de base*.

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

### 1. Évolution de la valeur des importations et du coût du fret au niveau mondial

Le commerce international fait intervenir divers services, qu'il s'agisse des sources d'approvisionnement, de la production, de la commercialisation, des transactions ou des transports, y compris les échanges d'informations qui s'y rapportent. Pour ce qui est du secteur du transport, le graphique 8 et le tableau 41 fournissent des estimations du coût total du fret pour les importations et du pourcentage qu'il représente dans la valeur totale des importations par groupe de pays. En 2001, la valeur totale des importations (c.a.f.) au niveau mondial a diminué de 3,8 %, tandis que le coût total du fret lié aux services de transport a décliné de 5,6 %, dénotant la tendance à la baisse qui prévalait pendant l'année en matière de taux de fret. La part du coût global du fret dans la valeur des importations a légèrement diminué, passant à 6,1 % contre 6,2 % en 2000. 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 de fret liés aux importations entre les

différentes régions montre que, ceux-ci restent moins élevés dans les pays développés à économie de marché que dans les pays en développement. Pour 2001, la valeur totale des importations dans les pays développés à économie de marché a diminué de 3,9 %, tandis que le coût total du fret a reculé de 5,5 %, s'établissant ainsi, en pourcentage de la valeur des importations, à 5,1 % (5,2 % en 2000) contre 8,7 % (8,9 % en 2000) dans les pays en développement. Cette différence tient principalement 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.

## **2. Évolution au niveau régional**

Dans les pays en développement, le coût total du fret est passé de 8,9 % en 2000 à 8,7 % en 2001. À l'intérieur de ce groupe, on constate une inversion de la tendance continue à la hausse de ces coûts dans les pays en développement d'Afrique, où ils sont passés de 13 % en 2000 à 12,7 % en 2001. Cette évolution s'explique par l'abaissement des taux de fret et l'amélioration des services de manutention dans les terminaux, qui ont compensé l'insuffisance des infrastructures et la faiblesse 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-région montre que le coût du fret en Afrique de l'Ouest a légèrement augmenté par rapport à 2000, atteignant 14,1 % en 2001, alors qu'en Afrique de l'Est et en Afrique australe, y compris dans la région de l'océan Indien, il a été ramené de 15,2 % en 2000 à 13,3 % en 2001. Pour l'Afrique du Nord, qui possède un système de transport relativement plus performant que les autres sous-régions du continent africain, le ratio a également diminué, tombant à 11,2 %. Les importations des pays africains sans littoral ont continué à pâtir du niveau élevé des coûts du fret. Les ratios, très variables suivant les pays, se sont échelonnés entre 9,6 % et 32,8 % pour 2001, un certain nombre de pays affichant des ratios supérieurs à 20 %, ce qui dénote avant tout une mauvaise organisation des transports, des moyens de transport peu performants, une piètre utilisation des éléments d'actif et des déficiences en matière de gestion, de procédure, de réglementation et de cadres institutionnels, auxquels s'ajoutent une infrastructure des transports inadéquate et des coûts plus élevés dans les transports intérieurs.

En 2001, les pays en développement d'Asie comptaient pour 67,2 % dans la valeur des importations et pour 64,4 % dans les paiements de fret de l'ensemble des pays en développement, contre 68 % et 65,5 % respectivement en 2000. Dans cette région, le facteur fret (8,2 % en 1990) a été de 8,4 % en 2001, contre 8,5 % en 2000. Au Moyen-Orient, il a reculé à 9,2 % en 2001 (9,9 % en 2000). Pour le reste de l'Asie, le ratio a également diminué, passant à 8,2 % en 2001 contre 8,4 % en 2000.

Dans les pays en développement d'Amérique, le ratio coût du fret/valeur des importations a affiché une modeste baisse (8,6 % en 2001 contre 8,7 % en 2000). Au sein de cette région, ce sont l'Amérique centrale et le Mexique qui ont eu le coefficient de fret le plus faible (7,9 % en 2001). 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 2001. Ce pays comptait pour 87,3 % dans la valeur c.a.f. totale des importations de la sous-région (et pour 46,8 % parmi les pays en développement d'Amérique). Dans les pays de la côte ouest de l'Amérique du Sud, le coût

du fret est monté à 10,4 % en 2001 contre 9,2 % en 2000. Dans ceux de la côte est, il a reculé à 7,8 %, alors qu'il était de 8,7 % l'année précédente. Les pays en développement des Caraïbes ont affiché un coût du fret élevé, avec un ratio de 11,5 % en 2001 (11,9 % en 2000). Pour ce qui est des pays américains sans littoral, le Paraguay et la Bolivie ont continué à payer d'importants taux de fret, de 11,3 % et 18,4 % respectivement.

En 2001, les pays en développement d'Europe ont enregistré une légère baisse des taux de fret qui sont tombés à 8,8 % (8,9 % en 2000). Les petits pays en développement insulaires d'Océanie ont eu également des taux de fret moins élevés, de 11,7 % contre 11,9 % l'année précédente. Dans les pays en développement insulaires, l'éloignement des grands partenaires commerciaux, les faibles quantités transportées, les frais de collecte et de transbordement sont autant d'éléments qui contribuent au niveau élevé du coût du fret.

TABLEAU 41

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

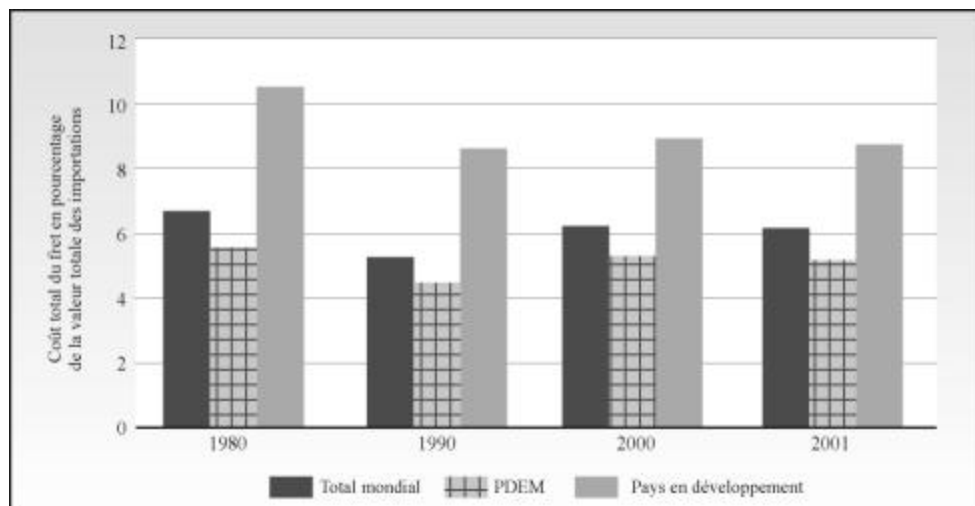
Année	Groupe de pays	Coût total du fret pour les importations	Valeur c.a.f. des importations	Coût du fret en pourcentage de la valeur des importations
<b>1980</b>	Total mondial	123 264	1 856 834	6,64
	Pays développés à économie de marché	78 286	1 425 979	5,49
	Pays en développement - total	44 978	430 855	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
<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
<b>2000</b>	Total mondial	385 685	6 199 341	6,22
	Pays développés à économie de marché	234 174	4 492 720	5,21
	Pays en développement - total	151 511	1 706 621	8,88
	<i>dont:</i>			
	Afrique	14 328	110 641	12,95
	Amérique	35 205	404 817	8,70
	Asie	99 187	1 161 604	8,54
<b>2001</b>	Total mondial	364 008	5 960 595	6,11
	Pays développés à économie de marché	221 248	4 320 511	5,12
	Pays en développement - total	142 760	1 640 084	8,70
	<i>dont:</i>			
	Afrique	13 806	109 125	12,65
	Amérique	33 895	395 439	8,57
	Asie	92 023	1 102 663	8,35
	Europe	2 428	27 665	8,78
	Océanie	608	5 192	11,70

*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.

### GRAPHIQUE 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.