

## Chapitre 4

### TRAFIC ET MARCHÉS DES FRETS

*Le présent chapitre traite de la situation et des tendances du trafic et des marchés des frets, y compris les principaux services de ligne et le vrac; il fournit des données sur les taux de fret des services de ligne exprimées 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 du pétrole brut et des produits pétroliers

En 2003, les taux de fret pétroliers ont considérablement varié à la suite des décisions de l'OPEC sur les niveaux de production, de l'accroissement de la demande des principaux pays consommateurs et d'événements imprévus tels que l'agitation intestine au Venezuela et les grèves du Nigéria au début de l'année, les opérations militaires dans les pays du Golfe au cours du deuxième semestre, de la demande accrue du Japon en raison de la fermeture provisoire, en été, de centrales nucléaires, pour inspection et, à la fin de l'année du mauvais temps et des encombrements dans le Bosphore. La proposition européenne attendue visant à accélérer le retrait des pétroliers à coque simple, qui a finalement été approuvée pendant le dernier trimestre, a également contribué à la volatilité des taux.

En 2004, 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 pendant laquelle les trajets vers les marchés des États-Unis seront rallongés et des incertitudes quant aux niveaux de production du Moyen-Orient.

##### 2. Taux de fret pétroliers

Globalement, 2003 a été une bonne année pour les armateurs de pétroliers. Comme le tableau 31 l'indique, 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 au cours de l'année. L'augmentation de l'indice du fret pour les petits transporteurs de brut et de produits pétroliers a été particulièrement impressionnante, puisqu'elle a doublé pendant l'année pour atteindre 333. Pour les transporteurs de brut de taille moyenne, l'augmentation de l'indice du fret a également été remarquable, soit de 162 à 279 pendant l'année. Les hausses constatées pour les VLCC/ULCC ont été moins impressionnantes mais néanmoins sensibles, soit de 99 à 125. Les indices n'ont enregistré que des augmentations modestes pendant l'année en ce qui concerne les petits transporteurs de produits "noirs" et les transporteurs de produits "blancs" de tout tonnage – soit de 266 à 246 et de 231 à 243, respectivement

La reprise des taux a été illustrée par le fait que les indices de fret moyen pour 2003, pour toutes les catégories de navires, à l'exception des transporteurs de produits "blancs" tous tonnages, ont dépassé la moyenne des taux de fret correspondants pour les deux années précédentes et sont aussi bons que ceux de 2000, une bonne année pour les armateurs de pétroliers. La comparaison des taux de fret annuels moyens pour 2003, par rapport à l'année précédente, a été particulièrement favorable pour les VLCC/ULCC et les transporteurs de brut de taille moyenne, lesquels ont atteint 88 (48 en 2002) et 165 (98 l'année précédente), respectivement. Des augmentations analogues des taux de fret moyens ont été enregistrées pour les trois autres catégories de navires, à savoir les petits transporteurs de brut et de produits pétroliers (203 en 2003 contre 131 l'année précédente), les mini-transporteurs "noirs" (246 en 2003 contre 173 en 2002) et les transporteurs de produits "blancs" tous tonnages (243 contre 166 en 2002).

TABLEAU 31

Indices des taux de fret pétroliers<sup>a</sup>, 2001-2004<sup>b</sup>

Période	VLCC/ULCC				Transporteurs de brut de moyen tonnage				Petits transporteurs de brut et de produits pétroliers				Mini-transporteurs de produits "noirs"				Transporteurs de produits "blancs" tous tonnages			
	2001	2002	2003	2004	2001	2002	2003	2004	2001	2002	2003	2004	2001	2002	2003	2004	2001	2002	2003	2004
Janvier	152	40	99	125	217	90	162	268	346	100	166	345	277	165	266	285	371	148	231	266
Février	117	41	133	146	206	87	181	179	230	126	187	306	323	168	267	285	400	150	246	357
Mars	87	39	114		158	86	225		239	116	276		295	159	290		348	150	273	
Avril	95	36	129		171	91	240		272	117	294		299	164	290		264	149	328	
Mai	81	36	80		160	105	150		190	144	218		296	194	200		263	179	294	
Juin	61	50	85		132	90	156		183	159	201		242	204	235		264	177	231	
Juillet	52	40	51		112	97	110		141	130	133		230	201	250		224	158	221	
Août	53	45	53		114	83	103		130	132	168		224	167	198		214	171	221	
Septembre	51	36	58		111	84	92		148	110	138		204	158	209		218	175	233	
Octobre	74	41	58		111	84	120		154	118	153		210	153	202		187	155	180	
Novembre	44	73	70		98	108	158		136	138	164		163	154	258		192	174	213	
Décembre	39	103	125		94	172	279		128	176	333		141	193	290		149	208	243	
Moyenne annuelle	76	48	88		140	98	165		191	131	203		242	173	246		258	166	243	

<sup>a</sup> Indices établis et publiés par *Lloyd's Ship Manager*. Barème mondial = 100, 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; mini-transporteurs de produits "noirs", moins de 35 000 tpl; et transporteurs de produits "blancs" tous tonnages.

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

*VLCC (superpétroliers)*

En janvier 2003, les taux spot du Golfe Arabo-Persique vers le Japon et la République de Corée se sont situés au niveau 126 du Barème World Scale, puis ont plongé en février, mais ont repris en mars pour plonger à nouveau en avril aux niveaux WS84 et WS82 respectivement. Les mois suivants ont été défavorables jusqu'en août et des niveaux de WS49 et WS51 ont été atteints. La reprise de septembre n'a été que de courte durée, mais le fléchissement d'octobre a été suivi par une bonne reprise à la fin de l'année, les deux taux se situant à WS148, soit 17,5 % de plus qu'au début de l'année.

Les fluctuations des taux dans le sens Golfe Arabo-Persique – Ouest traduisent les fluctuations des taux pour les routes allant vers l'Est. Les taux à destination de l'Europe ont commencé l'année à WS103, ont fléchi jusqu'en avril pour se situer à WS72, puis ont fléchi à nouveau en août pour atteindre WS48. Ici encore, la brève reprise de septembre a entraîné un fléchissement à WS52 en octobre, suivi par une forte reprise à WS124 jusqu'à la fin de l'année, soit 20,4 % d'augmentation sur l'ensemble de l'année. Les taux pour les navires se dirigeant vers les Caraïbes et la côte Est de l'Amérique du Nord ont débuté à WS85, le fléchissement du mois d'août s'est situé à WS46 et celui d'octobre a été suivi par une reprise qui a atteint WS113 en décembre, soit une augmentation sensible de 32,9 % sur l'ensemble de l'année.

Sur l'itinéraire Afrique de l'Ouest – Extrême-Orient, les taux ont également été très instables. Ils ont commencé à WS105, sont tombés à WS74 en avril et à WS46 en août. On a ensuite enregistré une reprise en septembre, au niveau WS128, puis un fléchissement le mois suivant à WS51 et à nouveau un pic à WS130 en novembre, avec à nouveau une légère baisse à WS120 à la fin de l'année. L'augmentation globale a été de 14,3 % en 2003.

Pendant le premier trimestre de 2004, tous les taux ont fléchi. Les taux correspondants sur l'itinéraire Golfe Arabo-Persique – Japon, et République de Corée, Europe et Caraïbes/côte Est des États-Unis ont été de WS89, WS87, WS78 et WS79 respectivement. Toutefois, on a observé en mars un bref regain d'optimisme et il y a eu quelques bons résultats. Par exemple, le Mitsumine a reçu un affrètement NGT pour transporter 252 5005 tonnes de brut du Golfe Arabo-Persique vers le Japon, au niveau WS100. De même, Hyundai a affrété l'Al Shegaya pour transporter

265 000 tonnes de brut à Deasan au taux de WS98. Toutefois, KPC a affrété le Falkonera à WS105 pour transporter 260 000 tonnes du Koweït au Golfe du Mexique. Les taux sur les itinéraires à partir du Golfe Arabo-Persique ont été meilleurs dans les autres directions : Chevtex a affrété le Navarin pour transporter 255 000 tonnes de brut vers l'Afrique du Sud à WS138. Toutefois, cette augmentation n'a pu être soutenue et les taux ont continué de glisser en avril. Ils ont repris les mois suivants. Deux faits notables ont été enregistrés en juillet : un total de 265 000 tonnes de brut ont été acheminées à partir du Golfe Arabo-Persique au taux de WS135 par le Universal Brave affrété par NGT à destination du Japon, et au taux de WS117 pour le New Vitality affrété par Hyundai à destination de Daesan.

*Transporteurs de brut de taille moyenne*

Les fluctuations des taux pour les transporteurs de brut de taille moyenne ont reflété la situation particulière qui règne sur les itinéraires desservis par ces navires. Les taux Suezmax pour les expéditions de l'Afrique de l'Ouest à destination de l'Europe et des Caraïbes/côte Est des États-Unis ont débuté en janvier 2003 à WS180 et WS175 respectivement. Les taux ont fléchi les mois suivants pour descendre jusqu'à WS82 et WS80 en août, puis ont repris, atteignant WS206 et WS199 à la fin de l'année. Les augmentations correspondantes des taux pendant l'année ont été de 14,4 % à destination de l'Europe et de 13,7 % pour les destinations d'outre-Atlantique. Le tonnage Suezmax franchissant la Méditerranée a commencé l'année à WS200, puis est descendu à WS89 en août avant de reprendre en novembre à WS147, puis est remonté à la fin de l'année à WS246 – soit une augmentation globale de 23 % en 2003.

Les perspectives ont également été favorables pour le tonnage Aframax. Les pétroliers opérant à travers la Méditerranée ont commencé l'année au taux de WS213, mais ils sont tombés à WS84 seulement en août. Les taux ont repris les mois suivants pour atteindre WS196 en novembre et WS241 en décembre, soit une augmentation de 13,1 % pour l'ensemble de l'année. Sur les itinéraires transatlantiques, le tonnage Aframax acheminé des Caraïbes à la côte Est de l'Amérique du Nord a enregistré une performance remarquable. Les taux ont commencé à WS146 au début de l'année et, après un pic à WS306 en mars, sont retombés à WS149 en août. Par la suite, la reprise a été forte et l'année a fini à WS290, soit près du double des taux enregistrés au début de l'année.

Les itinéraires Suezmax partant d'Afrique de l'Ouest ont enregistré un pic en janvier 2004 à WS268 pour des destinations situées en Europe, et à WS264 pour les Caraïbes/côte Est des États-Unis; un fléchissement a ensuite été enregistré jusqu'en avril. Par exemple, Stentex a affrété le North Star à WS260 en janvier pour acheminer 130 000 tonnes de brut sur la côte Est de l'Amérique du nord tandis qu'une expédition analogue s'est effectuée au taux de WS160 en mars lorsque CSSSA a affrété le Genmar Phoenix. En mars également, le même taux a été accepté par CEPESA pour affréter le Iran Sarvestant afin d'acheminer 135 000 tonnes de Ceyhan (Turquie) en Espagne. En juin, les taux ont légèrement glissé. Par exemple, deux expéditions de 130 000 tonnes de l'Afrique de l'Ouest ont été effectuées à peu près au même taux. Sun Oil a affrété le Calm Sea à WS140 à destination de la côte Est des États-Unis tandis que Navion a accepté un taux de WS137 pour l'affrètement du Monte Toledo à destination de l'Europe.

Les taux du tonnage Aframax ont également enregistré un pic en janvier 2004, puis ont fléchi. Pour les itinéraires transméditerranéens toutefois, on a enregistré un rebond en mars. Par exemple, ce même mois, Sibneft a affrété le Iran Abadeh pour acheminer 80 000 tonnes à destination de la Méditerranée au taux de WS220. Les taux pour les Caraïbes ont été très inférieurs : BP Amoco a affrété le Chemtrans Lyra pour acheminer 70 000 tonnes au taux de WS128, tandis que Hess a accepté un taux de WS165 pour une expédition analogue de Coveñas (Colombie) à Sainte-Croix. En juin, les taux ont glissé en Méditerranée puis ont repris dans les Caraïbes. Exxon Mobil a affrété Antartica pour transporter 80 000 tonnes à travers la Méditerranée au taux de WS175, et le Meribel a été affrété au taux de seulement WS165 par Petrogal pour acheminer un tonnage analogue de la Méditerranée au Portugal. Sur les routes transatlantiques, Premcor a affrété le Genmar Minotaur à WS200 pour transporter 70 000 tonnes de Coveñas à la côte Est des États-Unis.

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

Les taux spot moyens 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 ont commencé l'année à WS183, pour atteindre un pic de WS366 en mars, après quoi les taux ont diminué régulièrement pour atteindre WS125 en août. Par la suite, les taux ont progressé et ont atteint en octobre WS177, puis

WS290 à la fin de l'année, soit une augmentation de 58,5 % sur l'ensemble de l'année. Les taux ont marqué un pic en janvier 2004, soit WS380, puis se sont situés au-dessus de WS300 le mois suivant. En mars, les taux ont légèrement fléchi. Pendant ce mois, deux expéditions ont été signalées, soit le transport de 50 000 tonnes par Colonial et Hess au taux de WS215 et WS240 respectivement. Les taux d'avril se sont situés nettement au-dessous de la barre de WS200, puis ils ont repris au milieu de l'année. Par exemple, Conoco a affrété l'Amazon Explorer à WS257 pour transporter 50 000 tonnes des Caraïbes à la côte Est des États-Unis.

Les navires de même capacité opérant en Méditerranée et de Méditerranée aux Caraïbes et à la côte Est d'Amérique du Nord ont connu des fluctuations analogues des taux. Les taux ont commencé l'année à WS219 et WS198 respectivement. Ils ont marqué un pic en mars 2003 à WS334 et WS316, puis sont retombés à leur niveau le plus bas en septembre, soit WS142 et WS147 respectivement. Ici encore, une reprise a été enregistrée au quatrième trimestre : en novembre, les taux étaient de WS254 et WS209, puis ils ont continué à grimper pour atteindre WS363 et WS284 en décembre. Les augmentations des taux pour ces deux itinéraires en 2003 ont été de 65,7 et 43,4 % respectivement. Ici encore, les taux ont marqué un pic en janvier 2004, soit WS387 et WS331, puis se sont stabilisés au niveau WS200 fin mars et début avril. Ailleurs, des taux similaires ont été enregistrés : en mars, Stusco a affrété le Maya pour transporter 50 000 tonnes d'équateur au Golfe du Mexique à WS265. Deux expéditions enregistrées au milieu de l'année ont montré que les taux demeuraient stables. En juin, Chevron Texaco a affrété le Chimborazo pour transporter 50 000 tonnes d'équateur à la côte Est des États-Unis à WS237, tandis que le mois suivant, Vitol a affrété le Jill Jacob à WS240 pour effectuer un transport analogue de la Méditerranée à la côte Est des États-Unis.

#### *Mini-transporteurs de produits "noirs"*

Les taux de fret appliqués à cette catégorie de navires d'une capacité de moins de 35 000 tpl ont dans l'ensemble suivi l'évolution des taux des petits transporteurs de brut et de produits pétroliers. En avril, Europetrol a affrété le Baltic Commander I pour transporter 30 000 tonnes de la mer Baltique vers l'Europe de l'Ouest à WS405, mais, en juillet, Western a pu affréter le Mar pour transporter 27 500 tonnes sur le même itinéraire à WS260. Un taux analogue a été accepté par Enel ce même mois : 30 000 tonnes ont été acheminées

du Royaume-Uni vers l'Italie par le Sea Explorer à WS250. Agip a affrété le Trinity pour un trajet de l'Europe du Nord-Ouest vers la Méditerranée avec 33 000 tonnes à WS222. En novembre, les taux ont atteint un niveau supérieur. CEPSA affrété le Maersk Riga et le Sea Promise à WS320 et WS350 respectivement, pour deux expéditions de 30 000 tonnes de l'Espagne vers l'Europe du Nord et la Méditerranée. Les taux ont légèrement fléchi début 2004 : Stasco a affrété l'Isola Magenta à WS280 en mars pour transporter 30 000 tonnes à travers la Méditerranée. Les taux ont légèrement fléchi à nouveau vers le milieu de l'année. En juin, Enichem a affrété le Seamus à WS250 pour transporter 33 000 tonnes de la mer Noire vers l'Italie, tandis que Petrus a affrété le Madison à WS237 pour transporter 30 000 tonnes de Saint-Pétersbourg vers le Royaume-Uni.

#### *Ensemble des transporteurs de produits "blancs"*

Les taux pour les gros transporteurs de produits "blancs", de 70 à 80 000 tpl, allant du Golfe Arabo-Persique vers le Japon ont commencé l'année au niveau WS 242, puis sont descendus jusqu'en juin pour atteindre WS180; les taux sont remontés pendant l'été à WS222, en août, puis ont décliné jusqu'en novembre pour se situer à WS149. En décembre, il y a eu une reprise atteignant WS158, mais les taux généraux ont subi une diminution impressionnante de 34,7 % en 2003. Une tendance similaire a été observée pour les navires-citernes d'un port en lourd moyen de 55 000 tpl; l'année a commencé à WS263, a enregistré un pic en avril à WS283, puis les taux sont retombés à WS156 en novembre. Ici encore, la reprise de décembre a permis d'atteindre le taux de WS185, mais, pour l'ensemble de l'année, la diminution nette des taux a été de 29,6 %. La rémunération correspondante en équivalent affrètement pour ces petits transporteurs a été de 32 000 dollars en janvier, 35 500 dollars en avril, 16 400 dollars en novembre et 20 800 dollars en décembre.

Pour ces deux catégories de navires, les taux ont augmenté début 2004 pour atteindre un pic en février, à WS232 et à WS256 respectivement. Pendant la première semaine de mars, on a encore enregistré quelques bons résultats tels que celui signalé par l'Energy Century, vieux d'un an, affrété par Addax pour transporter 62 000 tonnes de produits pétroliers du Golfe Arabo-Persique au Japon au taux de WS267. Ensuite, les taux ont nettement baissé. Par exemple, en juin, PDI a affrété le Maersk Princess à WS205 pour transporter 75 000 tonnes sur le même itinéraire.

Les taux de fret des pétroliers de 35 000 à 50 000 tpl allant des Caraïbes au Golfe du Mexique et à la côte Est d'Amérique du Nord se sont situés au début de l'année à WS190, puis ont grimpé en mars et avril à WS271 et WS267 respectivement. Les mois suivants ont enregistré une grande instabilité avec des creux en juin-juillet et en septembre-octobre; toutefois, la reprise a commencé en novembre et s'est poursuivie en décembre où les taux ont atteint WS267. D'une façon générale, on a enregistré une augmentation de 40,5 % pendant l'année. Les taux ont continué d'augmenter au début de 2004 pour atteindre un pic de WS341 en février. En mars, quelques bons résultats ont été enregistrés, tels que ceux du Galahad : un transport de 38 000 tonnes à WS350 pour Citgo et un autre de 40 000 tonnes à WS330 pour Hess. Ensuite, les taux ont légèrement diminué. En juin, le même affréteur a conclu un accord pour faire transporter 40 000 tonnes des Caraïbes à la côte Est des États-Unis, au taux de WS265 par l'Elka Glory.

Des petits transporteurs de 25 000 à 35 000 tpl allant de Singapour vers l'Asie orientale ont commencé l'année à WS275. Les taux ont également atteint un pic en avril à WS346 puis ont commencé à décliner, avec une petite reprise en août à WS293, lorsque la demande japonaise a augmenté. Les taux ont atteint un creux en octobre à WS175, puis sont remontés à WS267 en décembre. D'une façon générale, on a enregistré une diminution de 2,9 % au cours de l'année. Une évolution analogue a été enregistrée pour les taux des pétroliers de même taille allant des Caraïbes au Golfe du Mexique et à la côte Est de l'Amérique du Nord. Les taux ont commencé à WS248, ont atteint un pic en mars à WS363, puis ont décliné les mois suivants, pour reprendre légèrement en août à WS256 et ont atteint WS330 en décembre. Sur cet itinéraire, on a enregistré une augmentation de 33 % pendant l'année. Les équivalents correspondants pour l'affrètement au temps sur cet itinéraire ont été de 14 600 dollars en janvier, 25 000 dollars en mars et 22 600 dollars en décembre. La reprise de la fin de l'année s'est poursuivie au début de 2004 et un pic a été atteint en février à WS346 pour des expéditions de Singapour vers des destinations de l'Asie orientale, et à WS418 pour les transports au départ des Caraïbes. Dans ce dernier cas, en mars, deux résultats ont été signalés, qui donnent à penser que les taux avaient commencé à se détendre : l'Akritas a été affrété à WS325 par PMI pour transporter 30 000 tonnes sur la côte orientale du Mexique et l'Ocean Fidelity a été affrété à WS410 pour transporter 28 000 tonnes vers la côte Est de l'Amérique du Nord. Cette tendance s'est poursuivie

jusqu'au milieu de l'année, comme le montrent deux résultats enregistrés en juin. Royal Dutch Shell a affrété le Sheng Chi à WS250 pour transporter 30 000 tonnes de Singapour au Japon. Global a affrété le Shannon à WS300 pour transporter 28 500 tonnes des Caraïbes vers la côte Est des États-Unis.

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

En 2003, les activités d'affrètement ont été particulièrement importantes pendant les cinq premiers mois, avec plus de 1,5 million de tpl par mois. Des pics ont été enregistrés en avril et en mai, avec 2,3 et 2,5 millions de tpl respectivement. En avril, 49,5 % des affrètements étaient prévus pour plus de deux ans et 44,2 % correspondaient au tonnage Aframax. En mai, 67,8 % des affrètements étaient prévus pour une durée de moins de six mois et 53,9 % concernaient des navires Suezmax et des navires plus importants. Pendant les mois suivants, les activités d'affrètement ont été supérieures à 1,0 million de tpl, sauf en novembre et en décembre où elles n'ont atteint que 0,8 million de tpl. Des navires-citernes ULCC ont été presque exclusivement affrétés en mars et en mai, et, pendant cette période, un navire de cinq ans d'âge a été affrété pour une année et pour des livraisons rapides au taux de 31 000 dollars par jour, avec un pic de 40 000 dollars par jour en mars. Les taux de décembre se sont rapprochés de ces niveaux, bien que les activités d'affrètement soient réduites. Suezmax et les navires-citernes plus importants ont représenté 54 % des activités d'affrètement pendant ce mois.

Les activités d'affrètement de tonnage Aframax ont été particulièrement importantes en juin, où elles ont représenté 61,3 % du total des activités d'affrètement du mois, soit 1,1 million de tpl. Les taux estimés d'affrètement, pendant cette période, des navires-citernes de dix ans, sur la base d'un contrat annuel et de livraisons rapides, se sont situés autour de 17 000 dollars par jour pendant la plus grande partie de l'année. Les taux correspondant aux navires-citernes de cinq ans d'âge ont été légèrement supérieurs, de l'ordre de 18 000 à 19 000 dollars.

Au début de 2004, les activités d'affrètement ont été particulièrement bonnes en février, atteignant 2,4 millions de tpl, dont 48 % pour des VLCC de plus de 200 000 tpl. En avril, les activités d'affrètement sont tombées à 0,4 million de tpl, dont près de la moitié concernait un tonnage Aframax. Elles se sont situées à plus de 1,0 million de tpl en juin, concernant essentiellement un tonnage Suezmax et VLCC.

## **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, la croissance spectaculaire des importations de minerai de fer de la Chine et, dans une moindre mesure, l'expansion du commerce du charbon de chauffeerie vers le Japon ont dopé la demande dont ces navires faisaient l'objet dans le Pacifique. Des Panamax ont été 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 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. Un certain tonnage Panamax a été utilisé à partir du Golfe du Mexique et de la côte Est de l'Amérique du Sud pour le transport de grains.

Des petits navires tels que des minitransporteurs ont été utilisés pour acheminer des grains vers diverses destinations, notamment vers des ports où le tirant d'eau est limité. Ces navires ont également été utilisés pour acheminer de la bauxite, de l'alumine et des roches phosphatées.

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

Dans tous les secteurs et pour toutes les catégories de tailles des transporteurs de vrac sec, l'année 2003 s'est achevée sur des taux supérieurs à ceux du début de l'année. Le Baltic Dry Index a enregistré une augmentation remarquable de 174 % pendant l'année pour atteindre 4 765, avec des hausses particulièrement importantes au dernier trimestre.

Comme le montre le tableau 32, l'indice des taux d'affrètement à temps pour le tramping sec a augmenté pendant l'année pour atteindre 459, soit une augmentation de 39,1 % pour l'année. Celui des affrètements au voyage pour le tramping sec a dépassé la barre de 200 pendant l'année pour finir à 244 points, soit une augmentation de 13,0 % par rapport au début de l'année. L'indice moyen des taux d'affrètement à temps pour 2003 a été supérieur de plus de 100 points à celui de l'année précédente, tandis que l'indice moyen des taux

d'affrètement à temps s'est situé à près de 30 points au-dessus de la moyenne de l'année précédente.

Les armateurs de navires acheminant du vrac sec ont profité d'une augmentation de la demande due à l'embouteillage de plusieurs ports vraciers et, dans une moindre mesure du renchérissement du combustible de soute. Pendant l'année, les prix du combustible de soute - prix moyens pour IFO 180 dans les neuf ports sur lesquels Lloyd's Ship Manager rassemble des informations – sont tombés de 197 à 174 dollars. Pendant l'année, des préoccupations se sont de plus en plus manifestées au sujet des frais entraînés par la mise en œuvre des mesures de sécurité (voir l'encadré 2).

Avec l'embellie des taux de fret, les armateurs se sont montrés moins disposés qu'auparavant à opérer dans le cadre de pools. Au début de l'année, les armateurs de Cape-size ont eu des discussions qui n'ont pas abouti sur la mise en place d'un pool. Les pools existants ont surtout

permis de desservir certains créneaux, par exemple, le pool Baumarine de Panamax avec 60 navires, qui a représenté près de la moitié des transports de bauxite et d'alumine. La forte augmentation des prix spot au quatrième trimestre a entraîné une recherche d'affrètement à temps de plus longue durée, celle-ci augmentant en même temps que les taux de fret spot. Cette situation a affecté en particulier les grands navires dans la mesure où les Cape-size neufs avaient peu de chances d'être affrétés au cours des deux années suivantes; par ailleurs, un faible tonnage Panamax a été livré au cours de l'année. À la fin de 2003, l'affrètement de deux ans des Cape-size coûtait 52 500 dollars par jour, et celui des Panamax 30 000 dollars par jour. Début 2004, cette tendance haussière s'est poursuivie et il a été signalé que les taux de fret pour les Cape-size avaient atteint 100 000 dollars par jour, que les affrètements de trois ans se faisaient au taux de 50 000 dollars par jour et les affrètements de cinq ans à 37 000 dollars par jour.

TABLEAU 32

**Indices des taux de fret du vrac sec, 2001-2004**  
(chiffres mensuels)

Période	Tramping sec, affrètement à temps (1971 = 100)				Tramping sec, affrètement au voyage (juillet 1965 à juin 1966 = 100)			
	2001	2002	2003	2004	2001	2002	2003	2004
<b>Janvier</b>	264	228	330	431	193	194	216	244
<b>Février</b>	267	232	344	507	198	199	216	244
<b>Mars</b>	260	223	339		195	199	216	
<b>Avril</b>	258	259	354		200	194	226	
<b>Mai</b>	262	229	366		206	207	235	
<b>Juin</b>	272	244	352		205	202	230	
<b>Juillet</b>	272	240	374		205	201	230	
<b>Août</b>	253	240	377		192	201	229	
<b>Septembre</b>	248	244	361		193	204	235	
<b>Octobre</b>	249	268	381		195	204	244	
<b>Novembre</b>	227	343	402		194	215	244	
<b>Décembre</b>	231	337	459		195	215	244	
<b>Moyenne annuelle</b>	255	257	370		198	203	230	

Note : Tous les indices ont été arrondis au nombre entier le plus proche. On ne dispose pas de données pour mars 2004 et les mois suivants.

Source : Indices établis et publiés par Lloyd's Ship Manager.

## ENCADRE 2

**Sécurité des transports maritimes**

*En juillet 2003, l'OCDE a préparé des estimations qui établissent la facture totale incombant aux exploitants de navires pour appliquer des mesures de sécurité à 1 279 millions de dollars dans un premier temps et 730 millions de dollars ultérieurement.*

*La gestion des équipages est également un sujet de préoccupation pour les exploitants. L'annulation de la procédure de délivrance de visas aux équipages de navires faisant escale dans les ports des États-Unis a entraîné des négociations en vue d'un arrangement pratique avec les gens de mer. Dans les représentations adressées par BIMCO aux autorités des États-Unis, il était expliqué qu'un personnel supplémentaire avait été chargé de traiter l'arriéré des visas et que les gens de mer pouvaient demander des visas américains en dehors de leur propre pays et sans préciser le port d'entrée ou leur navire.*

*Le problème qui se posait aux gens de mer ayant une identification positive (le détenteur du document est la personne à laquelle il a été délivré) et vérifiable (le document est authentique par référence à l'autorité qui l'a délivré) a été discuté à la quatre-vingt-onzième Conférence de l'OIT qui a adopté le 19 juin la Convention n° 185 révisée sur les pièces d'identité des gens de mer, 2003. Cette Convention a remplacé la Convention n° 108 sur les pièces d'identité des gens de mer, 1958. Quelques mois plus tard, des doutes se sont exprimés quant à l'utilité de cette Convention en raison de son incompatibilité avec les règles de Schengen de l'Union européenne et faute de normes techniques acceptées en matière de technologie biométrique, ce qui risquait de retarder l'application de la Convention.*

*Vers le milieu de l'année 2003, des vues discordantes ont été exprimées quant à la manière dont la partie B du Code ISPS devait être appliquée dans certains pays, à savoir la Chine, soit volontairement soit sélectivement par les administrations maritimes, tandis que d'autres, à savoir les États-Unis, la considéraient comme une partie intégrante et essentielle du Code. Plus tard dans l'année, le Bureau américain de la navigation maritime a réédité ses directives de sécurité des navires en tenant compte des précisions de l'OMI figurant dans le Code ISPS et des exigences américaines récentes formulées par les gardes-côtes. En outre, BIMCO a mis au point une clause standard pour les chartes parties visant à dissiper les doutes liés aux coûts d'application du Code ISPS.*

*Source : Lloyd's Daily News.*

**Affrètements à temps (voyages)**

Certains contrats types conclus pour des affrètements de navires de différentes tailles sur des itinéraires standard illustrent l'évolution des taux en 2003. Au début de l'année, la reprise des taux déjà constatée à la fin de 2002, s'est poursuivie. Les taux Cape-size pour des voyages aller et retour sur les routes transatlantiques et Singapour/Japon/Australies'établissaient à 24 050 dollars et 22 050 dollars par jour. En septembre, les taux correspondants étaient de 39 850 dollars et 36 325 dollars par jour, et, en décembre, ils atteignaient 74 045 dollars et 78 615 dollars par jour respectivement. Sur les deux itinéraires, les taux avaient plus que triplé pendant l'année.

Les taux Panamax pour les rotations entre l'Europe septentrionale et la côte Est de l'Amérique du Sud ont atteint 11 650 dollars par jour. Les taux ont évolué rapidement, atteignant 17 500 dollars par jour en septembre, pour grimper en octobre jusqu'à 27 500 dollars par jour et, en décembre, à

33 590 dollars, soit une augmentation de 188,3 % en 2003. Le tableau était légèrement différent pour les taux Panamax des voyages aller-retour entre l'Extrême-Orient et la côte Est de l'Australie; les taux ont commencé au début de l'année à 13 850 dollars par jour, puis sont descendus les deux mois suivants à 12 000 dollars par jour. En avril, une reprise a été constatée et les taux ont atteint 16 675 dollars par jour en septembre, et un pic de 39 400 dollars en octobre, mais ils ont glissé en novembre à 38 400 dollars. En décembre, les taux ont rebondi à 40 070 dollars par jour; dans l'ensemble, on a enregistré une augmentation de 189,3 % pour l'année. Les navires Handymax affrétés pour les rotations Extrême-Orient/Australie ont connu un taux d'affrètement de 10 000 dollars par jour en janvier et les augmentations ont été modestes jusqu'en septembre où elles se sont situées à 13 770 dollars; ensuite, les taux ont presque doublé pour atteindre 25 645 dollars en décembre, soit une augmentation de 156,4 % pour l'année. Les navires Handymax affrétés pour des voyages de



l'Europe septentrionale vers la côte de l'Afrique de l'Ouest ont connu des augmentations moins impressionnantes pendant la même période : au début de l'année, les taux étaient de 8 500 dollars par jour, puis ils ont progressé régulièrement pour atteindre 18 000 dollars en décembre, soit une augmentation de 111,8 % pour l'année.

Au début de 2004, les taux pour toutes les catégories de navires sont demeurés élevés jusqu'au début mars et, en avril, ils étaient inférieurs aux niveaux atteints en décembre. On a enregistré un autre glissement des taux les mois suivants, quoique avec une grande volatilité.

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

Au vu des estimations qui ont été établies, la hausse des taux d'affrètement à temps pour une période de 12 mois et une livraison rapide a été légèrement moins forte pour les navires de petite taille. Les Cape-size de 150 000 à 160 000 tpl âgés de cinq ans, qui obtenaient 18 150 dollars par jour en janvier 2003, atteignaient 56 000 dollars par jour en décembre, soit près du triple. Les taux pour un Panamax de cinq ans avaient commencé à 12 250 dollars en janvier et ont augmenté de près de deux fois et demie en décembre pour atteindre 32 500 dollars par jour. L'augmentation a été légèrement inférieure pour les navires âgés de 15 ans dont les taux sont passés de 11 000 dollars à 26 000 dollars par jour pendant la même période. La hausse des taux pour des navires Handymax de 15 ans a également été remarquable, puisque ces taux sont passés de 9 000 dollars par jour en janvier à 24 500 dollars par jour en décembre, soit une augmentation très proche de celle enregistrée pour les navires de cinq ans, c'est-à-dire de 7 500 dollars par jour en janvier à 20 500 dollars par jour en décembre. Les Handymax âgés d'environ 15 ans ont également connu des augmentations similaires, soit 6 750 dollars par jour en janvier et 15 000 dollars par jour en décembre.

Les taux d'affrètement ont continué à grimper au début de 2004; certains ont enregistré un pic en février, mais, en avril, ils étaient tous plus élevés que ceux de décembre 2003. Par la suite, ils ont diminué jusqu'au premier juillet.

#### *Affrètements au voyage*

En 2003, les taux appliqués aux Cape-size ont nettement augmenté, surtout pendant le quatrième trimestre. Les taux appliqués au minerai de fer transporté du Brésil en Chine ont commencé au début de l'année à 13,60 dollars par tonne, puis se

sont régulièrement élevés pour atteindre 17,20 dollars en juin; à partir de septembre, les augmentations ont été plus sensibles, puisqu'elles ont atteint 33,20 dollars par tonne en décembre. L'évolution pour le charbon transporté de Richards Bay (Afrique du Sud) vers l'Europe occidentale a été analogue : les taux ont commencé à 9,65 dollars par tonne en janvier, puis se sont progressivement élevés pour atteindre 13,40 dollars par tonne en septembre et ont presque doublé en décembre pour atteindre 25,75 dollars par tonne. Pour les Panamax acheminant les grains de l'Amérique du Nord (Golfe du Mexique) vers l'Europe occidentale, les taux étaient de 15,85 dollars par tonne en janvier, 20,10 dollars par tonne en août et 29,65 dollars en décembre. Des augmentations moindres ont été enregistrées pour le tonnage Handymax : la ferraille acheminée de la côte Ouest des États-Unis vers la République de Corée coûtait 30,65 dollars la tonne en janvier, et ce taux s'est élevé à 46,60 dollars à la fin de l'année.

Du début de l'année jusqu'en avril 2004, les taux de transport du grain et de la ferraille ont continué d'augmenter, tandis que ceux du transport du minerai de fer sont demeurés stables. On a enregistré une baisse d'un tiers des taux de transport du charbon pendant la même période. En juin, tous les taux étaient en baisse.

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

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

#### *Évolution générale*

L'incidence de la conteneurisation sur les services de ligne est plus forte qu'on ne l'aurait supposé au vu de la taille et de la croissance de la flotte de porte-conteneurs cellulaires intégraux (voir le tableau 7, chapitre 2). La capacité de charge en conteneurs maritimes en 2003 a augmenté de 0,6 million d'EVP, pour atteindre 8,6 millions d'EVP, soit une augmentation de 7,5 %. La part des porte-conteneurs cellulaires intégraux dans ce total a augmenté de 1 %, pour se situer à 74,7 % au début de 2004, soit 6,4 millions d'EVP. Celle des navires de charge classiques s'est élevée à près de 18 %. Les navires à pont unique ont compté pour 0,9 million d'EVP, soit 10,4 %, tandis que les navires à double pont ont accru leur part de 0,61 million d'EVP, soit 8 %. Pendant l'année, le tonnage en navires à pont unique a augmenté de 4 %, alors que le tonnage en navires à double pont a en fait diminué de 3 %. Les rouliers et les cargos mixtes rouliers ont représenté 0,33 % d'EVP et ont affiché une hausse

de 1 % pendant l'année. Leur part dans la capacité de charge en conteneur totale est de 3,8 %. Les vraquiers ont maintenu leur capacité de chargement en conteneurs à 0,21 million d'EVP, tandis que leur part dans le total a été ramenée à 2,5 %. Le reste de la capacité de charge en EVP, soit environ 1 %, 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 mentionnée au chapitre 2 s'est poursuivie, mais à un rythme légèrement plus lent. Comme le montre le tableau 33, les adjonctions à la flotte en 2003 ont totalisé 622 000 EVP, tandis que 44 000 EVP ont été mis hors service et envoyés à la casse. Le

rythme du ferrailage a été inférieur à celui de l'année précédente en raison des taux d'affrètement favorables obtenus par les petits navires, généralement âgés. La croissance de la flotte de porte-conteneurs cellulaires devrait s'accélérer et les gros navires devraient augmenter leur part. En 2003, par comparaison avec les deux premières années, les commandes de navires ont presque quadruplé pour atteindre un chiffre record de 1 995 000 tpl, un cinquième des commandes étant enregistré en septembre. Pour ce même mois, les navires post-Panamax ont constitué plus de la moitié du total et les commandes de navires d'une capacité de plus de 8 000 tpl sont devenues courantes : deux armateurs allemands ont commandé dix navires et huit autres navires ont été commandés par deux armateurs d'Asie de l'Est.

TABLEAU 33

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

<i>Année</i>	<i>Démolitions</i>	<i>Adjonctions</i>	<i>Flotte au 1<sup>er</sup> janvier</i>	<i>Commandes au 1<sup>er</sup> janvier</i>
<b>2002</b>	29	639	5 285	407
<b>2003</b>	65	625	5 845	481
<b>2004</b>	44	622	6 423	1 995

*Source* : Secrétariat de la CNUCED, à partir de données de la revue *Containerisation International*, numéro de février 2003 et 2004, page 19.

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 plateformes 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 continuent de fréquenter des terminaux spécialisés dans le transbordement, les services d'apport étant assurés par leurs filiales. La mise en œuvre des initiatives de sécurité dans un certain nombre de ports importants serait de nature à favoriser les plateformes de transbordement. Quoiqu'il en soit,

l'afflux de plus gros porte-conteneurs sur les itinéraires principaux annonce également le déploiement de plus gros navires sur les itinéraires d'apport.

*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 l'espace d'un an, soit du 30 septembre 2002 au 30 septembre 2003, les dix premiers exploitants de navires de ligne ont accru leur capacité de transport de 13,0 % pour atteindre 3,8 millions d'EVP, ce qui représente 45,7 % de la capacité de charge globale en conteneurs. De même, la part des 20 premiers exploitants de navires de ligne a augmenté de 12,8 % pour atteindre 5,4 millions d'EVP, soit 64,4 % de la capacité totale de transport par conteneurs. La concentration dans l'industrie des

TABLEAU 34

**Liste des 20 premiers exploitants de services de transport par conteneur au  
30 septembre 2003, d'après le nombre de navires exploités et  
la capacité de charge à bord totale (exprimée en EVP)**

<i>Rang</i>	<i>Opérateur</i>	<i>Pays/territoire</i>	<i>Nombre de navires en 2003</i>	<i>Capacité EVP en 2003</i>	<i>Capacité EVP en 2002</i>
1	Groupe A.P. Moller	Danemark	328	844 626	773 931
2	MSC	Suisse	217	516 876	413 814
3	Groupe Evergreen	Province chinoise de Taiwan	152	442 310	403 932
4	P&O Nedlloyd	Royaume-Uni/Pays-Bas	157	419 527	406 654
5	Groupe CMA-CGM	France	150	299 174	225 436
6	Hanjin/DSR-Senator	République de Corée/ Allemagne	76	290 677	304 409
7	COSCO	Chine	148	274 128	255 937
8	NOL/APL	Singapour	82	273 573	227 749
9	NYK	Japon	91	233 934	177 700
10	MOL	Japon	72	222 533	188 326
<b>Total 1-10</b>			<b>1 473</b>	<b>3 817 358</b>	<b>3 377 888</b>
11	Groupe CP Ships	Canada	85	201 706	187 890
12	K Line	Japon	63	186 017	168 413
13	OOCL	Hong Kong, Chine	55	185 502	157 493
14	Zim	Israël	79	174 480	164 350
15	Hapag Lloyd	Allemagne	41	154 850	135 953
16	Yang Ming	Province chinoise de Taiwan	55	153 783	120 319
17	China Shipping	Chine	94	143 655	148 212
18	Hyundai	République de Corée	35	136 548	122 713
19	CSAV	Chili	55	123 378	90 625
20	Groupe PIL	Singapour	92	106 508	97 827
<b>Total 1-20</b>			<b>2 127</b>	<b>5 383 785</b>	<b>4 771 683</b>
<b>Flotte mondiale estimée au 1<sup>er</sup> juillet 2003 et 2002</b>				<b>8 354 000</b>	<b>7 713 000</b>

Source : Secrétariat de la CNUCED, d'après des données de la revue *Containerisation Internationale*, janvier, page 12 et novembre 2003, page 57; et *International Shipping and Logistics (Bremen)*, janvier/février 2004, page 36.

Note : Toutes les filiales sont regroupées.

transports maritimes est attestée par l'absence de nouvelles inscriptions sur la liste des 20 premiers exploitants. Trois exploitants seulement – AP Moller, MSC et K Line – ont maintenu leur place sur la liste. AP Moller, société mère de Maersk-Sea Land, a confirmé sa domination parmi les transporteurs de conteneurs en portance à part dans la capacité mondiale de transport d'EVP de 10 à 10,1 %, soit une augmentation marginale. MSC a essayé de se hisser à la deuxième place et a accru sa part de 5,4 à 6,2 %. Sept transporteurs ont grimpé

dans la liste; le groupe CMA-CGM a eu le plus de succès en gagnant trois places, suivi par NYK et Yang Ming qui ont gagné chacun deux places, tandis que le groupe Evergreen, OOCL, Hapag Lloyd et CSAV n'ont gagné qu'une place. La moitié des transporteurs figurant sur la liste sont descendus d'une place, à l'exception de China Shipping, qui a perdu deux places.

Les résultats financiers annoncés à la mi-2003 pour certains des transporteurs susmentionnés

étaient encourageants. Maersk et CP Ships ont enregistré des augmentations de recette moyenne de 5 %. P&O Nedlloyds a fait encore mieux avec 7,5 % d'augmentation, tandis que NOL/APL a enregistré une augmentation impressionnante de 17 % de recettes moyennes. Cette dernière compagnie semble avoir ciblé des cargaisons de grande valeur car le volume transporté a diminué de 2 % pendant la même période. Tous les autres transporteurs ont signalé des augmentations à deux chiffres des volumes transportés, à l'exception de P&O Nedlloyds qui n'a signalé qu'une augmentation de 7 %. Ces résultats financiers satisfaisants mettent en évidence la reprise constatée après les résultats médiocres des deux dernières années, mais ce ne fut pas le cas pour toutes les entreprises : en effet, l'armateur Kien Hung de la Province chinoise de Taiwan a fait faillite en mai et la plupart de ses navires ont été saisis par des banques et d'autres créanciers. D'autres transporteurs se sont heurtés à des difficultés particulières. NYK, MOL et K Line ont appliqué de strictes mesures d'économie pour contrer l'appréciation du yen, car environ 80 % de leurs recettes sont exprimés en dollars des États-Unis.

Fin 2003, les résultats financiers positifs enregistrés ont fait qu'il est devenu intéressant pour certaines compagnies d'être cotées en bourse. La maison mère de P&O Nedlloyd s'est déclarée prête à faire coter sa branche transport maritime à la bourse d'Amsterdam; Hapag Lloyd et China Shipping seraient prêts à placer sur le marché 33 et 25 % de leurs actions respectivement. Par ailleurs, la compagnie Zim a été entièrement privatisée au début de 2004.

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 entente 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. Fin 2003, la Commission européenne a commencé à réviser officiellement le Règlement n° 4056/86 qui dispense les transporteurs de l'application de certaines règles en matière de concurrence. Un groupe de travail de spécialistes a fait savoir que les restrictions apportées à la concurrence, sous la forme de conférences maritimes, constituait une manière économique d'assurer la durabilité du marché des services de ligne, et ont suggéré un

compromis entre la suppression de l'immunité en matière de fixation des prix et la mise en place de conditions sauvegardant les alliances entre exploitants de services de ligne. Les transporteurs ont constitué une association européenne des services de ligne pour assurer leur défense, et la commission a affirmé que la charge de la preuve incomberait aux transporteurs. Les expéditeurs ont accueilli favorablement ce réexamen et ont observé qu'aucune période de révision automatique de la réglementation n'avait été fixée. Les premières audiences ont eu lieu en décembre 2003.

## 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. Ce marché est en grande partie dominé par des armateurs allemands et plus particulièrement par les membres de l'Association des courtiers maritimes de Hambourg (VHSS), qui gèrent quelque 75 % de tous les porte-conteneurs disponibles à l'affrètement sur le marché libre. Depuis 1998, l'association publie le "Hamburg Index"<sup>3</sup>, 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, les 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. Le tableau 35 donne une idée de l'évolution des taux d'affrètement à temps.

En 2003, les taux moyens d'affrètement à temps pour tous les types de conteneurs ont augmenté. La plus forte augmentation a été celle des porte-conteneurs grésés/non grésés d'une capacité de 2 000 à 2 299 EVP, dont le taux moyen d'affrètement à temps pour 2003 a atteint 9,75 dollars par cellule de 14 tonnes et par jour, soit près du double du taux moyen de l'année précédente. Le taux moyen pour les grands navires

<sup>3</sup> Voir [www.vhss.de/english/hax.html](http://www.vhss.de/english/hax.html).

TABLEAU 35

**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 2003												Moyennes mensuelles pour 2004							
	1997	2001	2002	2003	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	
<b>Non gréé</b>																								
<b>200-299</b>	21,8	16,0	16,9	19,6	17,7	17,4	19,3	18,8	20,3	19,2	17,9	19,6	20,0	21,2	21,0	22,5	22,2	21,1	22,2	22,5	22,0	23,0	23,3	
<b>300-500</b>	16,8	14,7	15,1	17,5	14,1	16,1	17,6	17,3	17,4	17,7	18,6	17,6	17,8	17,8	19,3	18,3	18,5	17,9	19,4	20,7	20,7	21,9	20,8	
<b>Gréé/non gréé</b>																								
<b>2 000-2 299</b>	9,7	8,0	4,9	9,8	6,0	6,6	8,1	9,1	10,1	11,0	11,4	10,9	10,7	11,2	10,8	11,0	11,1	15,4	15,4	13,7	13,7	13,7	13,7	
<b>2 300-3 400<sup>a</sup></b>			6,0	9,3	7,6	7,2	7,6	9,1	9,7	9,7	10,3	10,3	10,4	9,7	9,7	10,2	10,6	12,0	12,0	14,5	14,5	14,5	12,9	
<b>Gréé</b>																								
<b>200-299</b>	22,0	17,8	17,0	18,9	17,3	17,7	17,7	18,1	20,3	19,5	18,8	18,4	18,2	19,1	21,5	20,6	21,5	22,9	23,3	25,2	25,2	23,9	26,1	
<b>300-500</b>	17,2	14,9	13,4	15,6	13,8	14,5	14,6	14,5	15,6	15,5	14,7	17,0	16,4	16,6	17,2	16,3	19,5	18,3	18,8	21,9	20,3	19,8	22,1	
<b>600-799<sup>b</sup></b>			9,3	12,3	9,9	10,4	10,7	11,9	12,0	12,7	12,0	13,4	13,9	13,6	13,2	13,5	14,3	14,8	16,2	19,0	17,7	19,5	20,6	
<b>600-799<sup>c</sup></b>			9,1	12,1	9,3	9,9	10,1	11,2	11,7	12,2	12,5	13,0	13,2	14,0	14,4	13,2	14,1	15,0	15,8	16,8	19,5	19,2	20,4	
<b>1 000-1 299</b>	12,5	8,8	6,9	11,6	7,7	8,4	8,9	9,8	11,4	12,2	12,4	13,7	13,9	15,1	14,0	12,1	13,7	15,5	16,6	17,6	19,0	20,2	19,4	
<b>1 600-1 999</b>	10,5	8,0	5,7	10,0	6,4	7,0	8,5	9,7	11,1	10,0	11,5	11,2	11,8	11,7	10,1	11,3	12,5	13,2	14,3	13,9	17,9	16,2	14,0	

<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 navigant à 22 nœuds minimum.

<sup>b</sup> Naviguant à 16-18 nœuds.

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

TABLEAU 36

**Taux de fret (moyenne des taux du marché) pratiqués sur les trois principales liaisons commerciales régulières 2002-2004**  
(en dollars EU par EVP)

	<i>Trans-Pacifique</i>		<i>Europe-Asie</i>		<i>Transatlantique</i>	
	<i>Asie-États-Unis</i>	<i>États-Unis-Asie</i>	<i>Europe-Asie</i>	<i>Asie-Europe</i>	<i>États-Unis-Europe</i>	<i>Europe-États-Unis</i>
<b>2002</b>						
Premier trimestre	1 540	751	601	1 073	866	1 180
Variation (%)	-4,2	4,2	-8,9	-6,9	-3,7	-3,9
Deuxième trimestre	1 463	749	646	1 105	805	1 154
Variation (%)	-5,0	-0,3	7,5	3,0	-7,0	-2,2
Troisième trimestre	1 476	757	694	1 208	815	1 181
Variation (%)	0,9	1,1	7,4	9,3	1,2	2,3
Quatrième 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>						
Premier trimestre	1 529	826	704	1 432	899	1 269
Variation (%)	0,0	1,1	-1,1	9,8	6,6	4,4
Deuxième trimestre	1 717	861	762	1 570	924	1 400
Variation (%)	12,3	4,2	8,2	9,6	2,8	10,3
Troisième trimestre	1 968	834	777	1 629	817	1 426
Variation (%)	14,6	-3,1	2,0	3,8	-11,6	1,9
Quatrième trimestre	1 892	810	754	1 662	834	1 469
Variation (%)	-3,9	-2,9	-3,0	2,0	2,1	3,0
<b>2004</b>						
Premier trimestre	1 850	802	733	1 686	778	1 437
Variation (%)	-2,2	-1,0	-2,8	1,4	-6,7	-2,2
Deuxième trimestre	1 871	822	728	1 739	794	1 422
Variation (%)	1,1	2,5	-0,7	3,1	2,1	-1,0

*Note :* 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 des 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 par l'Asie du Sud-Est, l'Asie de l'Est, le Japon et la République de Corée.

d'une capacité de 2 300 à 3 400 EVP a également augmenté et enregistré une augmentation de 55,8 % par rapport à l'année précédente. La meilleure augmentation moyenne pour les navires grésés a concerné les navires d'une capacité de 1 000 à 1 999 EVP, qui ont enregistré une hausse de 77,1 % en 2003. Le taux moyen d'augmentation a diminué

avec la taille des navires : le taux pour les navires d'une capacité de 1 000 à 1 299 EVP s'est élevé de 67,7 %, tandis que les augmentations correspondantes pour les navires d'une capacité de 200-à 299 EVP n'ont été que de 11,3 %. L'augmentation moyenne pour les petits conteneurs non grésés, d'une capacité de moins de 500 EVP, était d'environ 16 %.

On a observé une évolution positive et régulière dans les taux mensuels moyens d'affrètement à temps pour tous les types et toutes les tailles de navires. Les taux d'affrètement à temps des porte-conteneurs grésés/non grésés d'une capacité de 2 000 à 2 299 EVP ont atteint 11,04 dollars par cellule de 14 tonnes et par jour en décembre 2003, soit une augmentation de 84,3 % par rapport aux niveaux de janvier. De même, les gros conteneurs grésés/non grésés d'une capacité de 2 300 à 3 400 EVP ont atteint 10,16 dollars par cellule de 14 tonnes et par jour en décembre, soit une augmentation de 33,7 % pour l'année. Les taux des navires grésés d'une capacité de 1 600 à 1 999 EVP se sont bien comportés, gagnant 75,5 % pour atteindre 11,3 dollars par cellule de 14 tonnes et par jour en décembre 2003. Tous les autres taux mensuels ont également connu des augmentations de pourcentage à deux chiffres, les plus faibles, soit 18,5 %, correspondant à de petits navires grésés d'une capacité de 300 à 500 EVP.

Les taux atteints en septembre par les navires grésés de 2 500 EVP se situent autour de 25 000 dollars par jour et ceux des navires non grésés de 3 500 EVP étaient de 29 000 dollars par jour. Ces augmentations des taux sur le marché de l'affrètement ont incité les transporteurs à rechercher des contrats privés au quatrième trimestre. Les taux ont également augmenté au début de 2004 lorsque MOL a accepté de payer un taux record de 43 500 dollars par jour. En outre, il semble que les taux du marché de l'affrètement soient destinés à augmenter à l'avenir. En juin, il a été signalé que des affréteurs tels que Costamare assuraient jusqu'à 70 % des commandes; le mois suivant, ce transporteur a commandé cinq navires d'une capacité de 8 200 EVP.

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

Fin 2003, les taux de fret pratiqués sur les principales routes conteneurisées trans-Pacifique, transatlantique et Asie-Europe ont été pour l'essentiel supérieurs à ceux observés fin 2002 (voir le tableau 36). La route Asie-Europe a enregistré une évolution particulièrement favorable, les taux de fret augmentant de 27,5 et 5,9 % dans le sens est-ouest et dans le sens contraire respectivement. Dans le sens est-ouest, les taux correspondant au quatrième trimestre de 2003, soit 1 662 dollars par EVP, étaient aussi bons que ceux du troisième trimestre de 2000 (1 673 dollars par EVP), année particulièrement favorable pour le transport par conteneur, ce qui illustre la tendance globale à la reprise des taux d'affrètement sur cet itinéraire. Les taux

trans-Pacifique ont augmenté de 24,5 % dans la direction est-ouest et de 6 % dans l'autre sens. Le taux en direction de l'est s'établissait fin 2003 à 1 892 dollars par EVP, soit un niveau supérieur à celui atteint au cours des deux dernières années, mais toujours très inférieur au pic de 2 000 dollars par EVP atteint en 2000. Sur la route transatlantique, entre le quatrième trimestre de 2002 et le quatrième trimestre de 2003, l'évolution des taux a été moins impressionnante. Sur l'importante route à destination de l'est vers les États-Unis, les taux d'affrètement ont augmenté de 20,9 % pour atteindre 1 469 dollars par EVP, tandis que, dans la direction opposée, les taux ont continué à diminuer, de 1,1 % pour atteindre 834 dollars par EVP.

Sur la route trans-Pacifique, où les flux de marchandises sont les plus importants, la tendance à la hausse observée en 2002 a persisté pendant la majeure partie de l'année 2003. C'est dans le sens ouest-est, direction dominante au niveau du trafic, que les prix se sont établis à des taux à deux chiffres pour le deuxième et le troisième trimestre, avec une petite baisse au quatrième trimestre. L'évolution a été moins impressionnante vers l'ouest, avec des réductions des taux enregistrés pour les troisième et quatrième trimestres. Pendant la première partie de l'année, le Trans-Pacific Stabilization Agreement (TSA), qui couvre 90 % du commerce, a annoncé un relèvement des taux d'environ 700 dollars EVP lors des négociations sur les contrats annuels de services. Les pics de surtaxe de haute saison appliquée entre juin et octobre auraient atteint 300 dollars par EVP. Ces surtaxes ont été imposées en liaison entre les 95 % d'utilisation des navires vers l'est et étaient nécessaires pour compenser les pertes pouvant aller jusqu'à 2 milliards de dollars qu'auraient subi les transporteurs l'année suivante en raison de la baisse des taux d'affrètement. Par ailleurs, la Commission maritime fédérale a accru ses opérations de vérification des prix des transports entre le sous-continent indien et les États-Unis dans le cadre des mesures prises par le TSA en rapport avec les contrats saisonniers 2003-2004.

Sur l'importante route Asie-Europe, les taux d'affrètement ont enregistré une évolution positive à un chiffre pendant l'année. Les taux ont été particulièrement favorables, avec près de 10 % d'augmentation, pendant le premier et le deuxième trimestre de l'année 2003, et un ralentissement sensible a été enregistré pendant la deuxième partie de l'année. Cette tendance reflétait les augmentations recommandées de 150 dollars EVP en avril, juillet et octobre par la

Far Eastern Freight Conference (FEFC). Sur la route ouest-est à destination de l'Asie, on a assisté, pendant le premier et le quatrième trimestre, à une détérioration des taux de 1,1 et 3 % respectivement, et seul le deuxième trimestre a enregistré une importante augmentation de 8,2 % pour s'établir à 762 dollars EVP. Au cours de l'année, le taux d'utilisation des navires à destination de l'ouest a été proche de 97 % et la FEFC aurait prévu de nouvelles augmentations pour 2004. Il a également été signalé que la durée des contrats de services serait descendue à quelques mois.

L'évolution des taux d'affrètement sur la route transatlantique a été en générale positive, hormis la baisse de 11,6 % enregistrée pour le troisième trimestre de 2003 dans la direction États-Unis-Europe. Sur l'importante route au départ de l'Europe, les meilleurs résultats ont été obtenus lors du deuxième trimestre, soit 10,3 % d'augmentation des taux, lesquels se sont établis à 1 400 dollars EVP, les autres augmentations enregistrées les trimestres suivants étant modestes par comparaison. Sur cette route, le Transatlantic Conference Agreement (TACA), dont les sept transporteurs restants assurent environ la moitié du commerce sur cet itinéraire, a annoncé des augmentations de 400 dollars et 500 dollars EVP pour avril et octobre respectivement, ainsi que l'augmentation de 3 % du coefficient de soutage (BAF) à partir de juillet. Dans l'ensemble, l'évolution des taux a été favorable, compte tenu ici encore de la chute du dollar des États-Unis et de la forte appréciation de l'euro. En octobre, la Cour européenne de première instance a annulé les amendes de 318,5 millions de dollars frappant les membres de la TACA et imposées par la

Commission européenne, mais a exprimé l'opinion que la Commission était coupable d'abus de pouvoir en interdisant les contrats individuels de services.

En ce qui concerne les taxes appliquées aux services de ligne, le problème des taxes de manutention des terminaux (THC) a été à nouveau étudié à Hong Kong, Chine. Les expéditeurs et les transporteurs se sont réunis en novembre pour avoir des discussions au sujet du haut niveau de ces taxes par comparaison avec les ports de Chine continentale. Il a été déclaré que des taxes pouvant aller jusqu'à 274 dollars EVP étaient exigées à Hong Kong, Chine pour des conteneurs à destination des États-Unis et à 230 dollars EVP pour les routes intérieures d'Asie. Il s'agissait donc de taux supérieurs de près de 100 dollars EVP au taux correspondant à Shenzhen et ces taxes n'étaient pas compensées par les taux de fret inférieurs pratiqués à Hong Kong, Chine.

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

En 2003, la demande de services conteneurisés s'est redressée. Les estimations des flux de marchandises sur les trois principales routes conteneurisées pour les neuf premiers mois de 2003, figurant au tableau 37, ont fait apparaître des augmentations. En réalité, ces agrégats peuvent masquer certains courants commerciaux intra-régionaux, ainsi que l'activité de transbordement. Ils dénotent néanmoins une expansion du trafic sur la route au départ de l'Extrême-Orient, notamment à partir de la Chine continentale, ainsi qu'une activité réduite sur la route transatlantique.

TABLEAU 37

#### Estimation des flux de marchandises sur les principales routes commerciales (en millions d'EVP)

Année	Trans-Pacifique		Europe-Asie		Transatlantique	
	Asie-États-Unis	États-Unis-Asie	Europe-Asie	Asie-Europe	États-Unis-Europe	Europe-États-Unis
2002	8,81	3,90	3,94	6,13	1,50	2,59
2003	10,19	4,12	4,00	7,06	1,58	2,56
Variation (%)	15,7	5,6	1,5	15,2	5,3	-1,0

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

En 2003, la route trans-Pacifique a vu un essor du trafic, notamment dans le sens ouest-est. Cette augmentation impressionnante de 15,7 %, en dépit de la modeste croissance économique des

États-Unis, s'explique par la production de biens industriels et de consommation par des établissements relocalisés en Chine continentale et ayant au marché des États-Unis : les quotas



d'importation de vêtements ont été diminués et les droits d'importation de 30 % sur les produits en acier ont été supprimés à la fin de l'année. Même le grave syndrome respiratoire aigu (SARS), observé au début de 2003, n'a pas influé sur la demande, et les principaux distributeurs des États-Unis tels que Wal-Mart et Target Stores auraient augmenté les volumes de leurs importations de 25 et 40 % respectivement. Pour faire face aux demandes accrues sur la route ouest-est, de nouveaux services ont été mis en exploitation, par exemple le service PNX exploité par le groupe CHKY (Cosco, Hanjin, K Line et Yang Ming), tandis que les lignes existantes étaient améliorées par le déploiement de plus gros navires (Wan Hai a remplacé ces cinq navires d'une capacité de 1 600 EVP par des navires d'une capacité de 2 700 EVP. L'accroissement des flux de marchandises à destination de l'Ouest a été bien moindre, soit d'environ un tiers, et les navires ont voyagé avec une forte capacité excédentaire; de ce fait, les transporteurs ont parfois préféré repositionner les conteneurs vides à rechercher des cargaisons de faible valeur pour des destinations éloignées de la Chine.

Sur la route Europe-Asie, le trafic en provenance d'Asie a dépassé de dix fois l'augmentation dans la direction opposée. Cette situation a encore aggravé le grave problème du repositionnement des conteneurs vides. Selon les informations, cela représentait 50 % des destinations européennes et jusqu'à 75 % des destinations du Royaume-Uni. Les transporteurs ont parfois eu recours à la pratique déjà

mentionnée à propos de la route trans-Pacifique : ils ont préféré expédier des conteneurs vides plutôt que transporter du fret de faible valeur. La médiocre croissance des cargaisons dans le sens Europe-Orient est due au choix de l'alternative meilleur marché; par exemple, les importateurs d'Asie ont commencé à acquérir des déchets de papier en Amérique du Nord. La Far Eastern Freight Conference (FEFC) a continué de représenter environ les deux tiers du trafic. Le tableau 38 indique que la part conjointe des cinq principaux groupes d'opérateurs FEFC a légèrement diminué de 0,5 %, bien que l'on ait enregistré des variations en pourcentage importantes pour certains groupes d'opérateurs.

La route transatlantique n'a enregistré que des résultats médiocres en 2003. Les flux de marchandises à destination de l'est n'ont augmenté que de 5,3 %, tandis que le trafic dans la direction proposée diminue en fait de 1 %. La dévaluation du dollar des États-Unis par rapport à l'euro pendant la majeure partie de l'année explique ces chiffres. La demande a été plus forte pendant le premier semestre, mais pas au point de contraindre les transporteurs à exploiter une capacité supérieure, la capacité ayant été réduite l'année précédente. Étant donné qu'environ 80 à 90 % des marchandises semblent avoir été transportés au titre de contrats annuels de services, le problème du manque de cellules ne s'est pas posé et le repositionnement des conteneurs vides n'a pas posé autant de problèmes que sur les deux autres routes.

TABLEAU 38

**Répartition des capacités dans le trafic Europe-Extrême-Orient**  
(en pourcentages)

<i>Opérateur</i>	<i>mi-2003</i>	<i>mi-2002</i>
<b>Grand Alliance</b>	22,3	21,7
<b>New World Alliance</b>	12,9	13,8
<b>Maersk Sealand</b>	15,6	16,2
<b>K Line and Yangming</b>	9,0	8,9
<b>CMA CGM/Norasia et autres</b>	5,3	5,0
<b>Total</b>	65,1	65,6

*Source* : Chiffres calculés par le secrétariat de la CNUCED à partir de données du *Lloyd's Shipping Economist*, septembre 2003, page 9.

Sur les liaisons secondaires nord-sud et trafic régionaux, la situation a varié. Les taux de croissance les plus élevés ont été enregistrés par les conteneurs allant du Nord-Est au Sud-Est de l'Asie, soit 6,9 %. La circulation de conteneurs entre l'Europe d'une part, et l'Amérique centrale et l'Amérique du Sud d'autre part, a augmenté de 5,7 % et les transports entre l'Asie et l'Océanie ont augmenté de 5,2 %, soit un taux légèrement plus faible. Les flux de marchandises entre l'Amérique du Nord et l'Amérique du Sud, d'une part, et les Caraïbes, d'autre part, ont augmenté de 4,3 %. Les résultats les moins bons ont été enregistrés sur le trafic entre l'Europe et l'Océanie et l'Afrique de l'Ouest, où les opérations ont été stables ou ont diminué de 4,4 % respectivement. Dans ce dernier cas, OTAL, un des transporteurs indépendants les plus importants, a restreint ses services au milieu de l'année 2003 à mesure que les volumes de marchandises en provenance d'Europe diminuaient en fonction du relèvement de l'euro; d'autre part, des importateurs d'Afrique de l'Ouest ont commencé à s'approvisionner en Asie ou en Amérique du Sud.

#### 4. Indice 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 2001 et 2003. L'indice global pour l'année 2003 a progressé de six points par rapport à 2002 pour atteindre 101 points (1995 = 100), en raison de l'augmentation des taux pour les flux d'entrée et de sortie. L'indice moyen pour le trafic d'entrée en 2003 a progressé de 11 points pour atteindre 95 points. Le pic a été atteint en avril où l'indice a atteint la barre de 100, tandis que les mois d'août et de septembre ont presque atteint ce pic. Cette tendance croissante est due à l'augmentation du volume des marchandises expédiées par l'Extrême-Orient et, dans une moindre mesure, à travers l'Atlantique. Elle reflète également le rôle amoindri du marché spot. On a à peine remarqué que l'amélioration de l'indice des flux de sortie, soit un point pour atteindre 106 sur l'année. Le pic de l'indice des flux de sortie a été atteint en avril, avec 114, pour des valeurs supérieures à la moyenne de juillet à octobre.

TABLEAU 39

#### Indices des taux de fret des services de ligne, 2002-2004 (chiffres mensuels : 1995 = 100)

Mois	Indice global			Indice trafic d'entrée			Indice trafic de sortie		
	2002	2003	2004	2002	2003	2004	2002	2003	2004
Janvier	93	96	93	81	91	88	104	101	98
Février	93	96	93	81	91	88	103	100	98
Mars	95	101	96	80	94	92	109	107	101
Avril	95	107	100	82	100	96	108	114	104
Mai	94	99	99	82	92	96	106	105	103
Juin	94	101	99	81	90	95	106	111	103
Juillet	94	103	100	85	97	97	103	107	103
Août	94	104	100	85	99	97	102	109	102
Septembre	93	104	100	85	99	98	100	108	102
Octobre	99	102		88	96		109	107	
Novembre	99	100		90	96		108	105	
Décembre	97	96		88	92		105	100	
<b>Moyenne annuelle</b>	95	101		84	95		105	106	

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 Anvers/Hambourg.

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

Le tableau 40 fournit, pour certaines denrées, des données sur diverses liaisons commerciales et diverses années comprises entre 1970 et 2002. 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 de 8,3 % en 2003. Le prix f.o.b. du jute, le plus bas de tous les prix indiqués sur le tableau 40 pour cette année, a diminué d'environ 12 %, tandis que les taux de fret ont augmenté pratiquement du même pourcentage, ce qui explique le relèvement du ratio de fret à 29 % en 2003. La petite diminution du prix des fèves de cacao expédiées du Ghana, soit environ 2 %, a été plus que compensée par des augmentations de près de 18 % des taux de fret, ce qui a entraîné un accroissement du ratio de fret de 2,8 en 2002 à 3,3 en 2003. L'année 2003 est la quatrième année au cours de laquelle le Brésil n'a expédié aucune cargaison de fève de cacao. Le prix c.a.f. de l'huile

de coprah a enregistré une augmentation record de 11 % en 2003, qui est allée de pair avec une augmentation de 29 % des taux de fret pendant l'année, d'où un ratio de fret de 11,5 %, légèrement supérieur au ratio de l'année précédente. Le rapport entre les taux de fret des services de ligne et le prix f.o.b. du thé est passé de 6,8 à 7,8 %, en raison d'une augmentation de 8 % des prix et d'une augmentation de 25 % des taux de fret en 2003. Pour le café expédié du Brésil vers l'Europe, les prix ont récupéré près de 13 % en 2003, tandis que les taux de fret demeuraient généralement stables, d'où une diminution du facteur de fret de 7,6 % en 2002 à 6,8 % en 2003. Les taux de fret appliqués aux exportations de café de la Colombie vers l'Europe à partir des ports de l'Atlantique et du Pacifique ont très peu augmenté, soit d'environ 3 % en 2002, tandis que les taux de fret augmentaient de 3 à 7 % respectivement. Ces variations ont contribué à stabiliser le ratio de fret pour les exportations à partir de la côte atlantique, et contribué à augmenter légèrement, soit de 4,8 %, le ratio du fret depuis les ports du Pacifique.

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	1980	1990	2001	2002	2003
Caoutchouc	Singapour/Malaisie – Europe	10,5	8,9	15,5	13,9	13,5	8,3
Jute	Bangladesh – Europe	12,1	19,8	21,2	15,5	21,7	29
Fèves de cacao	Ghana – Europe	2,4	2,7	6,7	4,1	25,8	3,3
Fèves de cacao	Brésil – Europe	7,4	8,6	11	n.d.	n.d.	n.d.
Huile de coprah	Sri Lanka – Europe	8,9	12,6	n.d.	15,5	10	11,5
Thé	Sri Lanka – Europe	9,5	9,9	10	5,3	6,8	7,8
Café	Brésil – Europe	5,2	6	10	6,9	7,6	6,8
Café	Colombie (ports de l'Atlantique) - Europe	4,2	3,3	6,8	5,9	3,9	3,9
Café	Colombie (ports du Pacifique) - Europe	4,5	4,4	7,4	6,2	4,6	4,8

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 1990-2003).

<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 (liaison 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, le cas échéant, 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 convention 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 (CNUCED).

## 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 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 groupe de pays. En 2002, la valeur totale des importations (c.a.f.) au niveau mondial a augmenté de 4,1 %, tandis que le coût total du fret lié aux services de transport a augmenté de 13,1 %, dénotant la tendance à la hausse qui prévalait pendant l'année en matière de taux de fret. La part du coût total du fret dans la valeur des importations a augmenté de 6,1 % en 2001 à 6,6 %. 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 que ceux des pays en développement, avec de faibles variations entre les deux groupes (voir le graphique 8). Pour 2002, la valeur totale des importations dans les pays développés à économie de marché a augmenté de 2,5 %, tandis que le coût

total du fret augmentait de 15,5 %, s'établissant ainsi, en pourcentage de la valeur des importations, à 5,8 % (5,1 % en 2001) contre 8,8 % (8,7 % en 2001) 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.

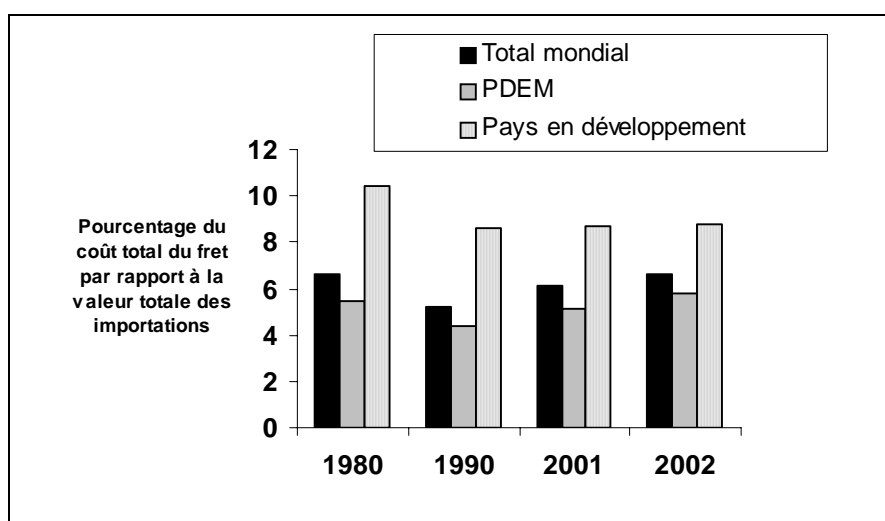
### 2. Évolution au niveau régional

Dans les pays en développement, le coût total du fret est passé de 8,7 % en 2001 à 8,8 en 2002. À l'intérieur de ce groupe, on constate que les coûts de fret ont continué à baisser, passant de 12,7 % en 2001 à 12,4 % en 2002. 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.

Les pays en développement d'Asie comptaient pour 69,6 % dans la valeur des importations et pour 65,9 % dans les paiements de fret de l'ensemble des pays en développement en 2002, contre 67,2 et 64,2 % respectivement en 2001. Dans cette région, le facteur fret a varié d'environ 8 % depuis 1990 et s'est établi à 8,3 % en 2002, comme en 2001.

GRAPHIQUE 8

### Estimations du coût total du fret pour les importations dans le commerce mondial, par groupes de pays



Source : tableau 41.

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)*

<i>Année</i>	<i>Groupe de pays</i>	<i>Coût total estimé 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>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	11,71
<b>2002</b>	Total mondial	411 855	6 205 670	6,64
	Pays développés à économie de marché	255 531	4 430 379	5,77
	Pays en développement – total	156 324	1 775 291	8,81
	<i>dont</i> : Afrique	15 253	122 669	12,43
	Amérique	37 740	379 225	9,95
	Asie	102 969	1 263 543	8,15
	Europe	2 718	31 201	8,71
	Océanie	645	5 653	11,41

*Source* : Estimation établie 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, faute d'informations et pour diverses autres raisons.

Dans les pays en développement d'Amérique, le rapport coût du fret/valeur des importations a affiché une hausse de 10,0 % en 2002, contre 8,6 % en 2001.

En 2002, les pays en développement d'Europe ont enregistré une légère baisse des taux de fret qui sont tombés de 8,8 % en 2001 à 8,7 %. Les petits pays en développement insulaires

d'Océanie ont connu également des taux de fret moins élevés, de 11,4 % contre 11,7 % l'année précédente. 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 dans les pays en développement insulaires.