

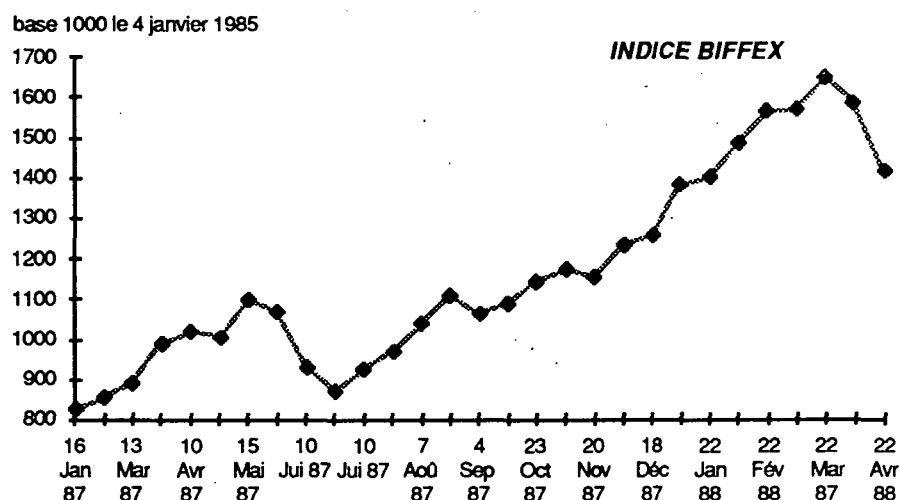
## EVOLUTION DES TAUX DE FRET MARITIMES

JEAN YVES LEGOUAS

L'indicateur économique permettant, d'un seul coup d'oeil de comprendre l'évolution du commerce maritime n'existe évidemment pas, pis encore, le nombre d'indicateurs consacrés par l'usage dans le monde est tel que le choix des plus adéquats est incertain. Nous proposons ici une petite batterie d'entre eux, qui peut donner lieu à quelques analyses.

### LE VRAC SEC

Nous avons choisi le Baltic Freight Index, cocktail de taux pratiqués sur 13 routes maritimes différentes. Sa valeur a été arbitrairement fixée à 1000 au 04/01/85.



L'extraordinaire remontée de cet indicateur jusqu'à la fin mars 1987 peut s'expliquer par plusieurs facteurs, analysés en détail par le Lloyd's. On remarque en premier lieu les achats de grain de l'URSS et d'autres pays tels que la RPC.

L'augmentation de la production d'acier en Europe et au Japon a induit une augmentation de la demande de transport de minerai de fer, fin 1987 et début 1988. Cette brillante embellie est cependant bien fragile. En effet, la démolition de vraquiers relativement anciens s'est immédiatement ralentie devant la remontée des frêts.

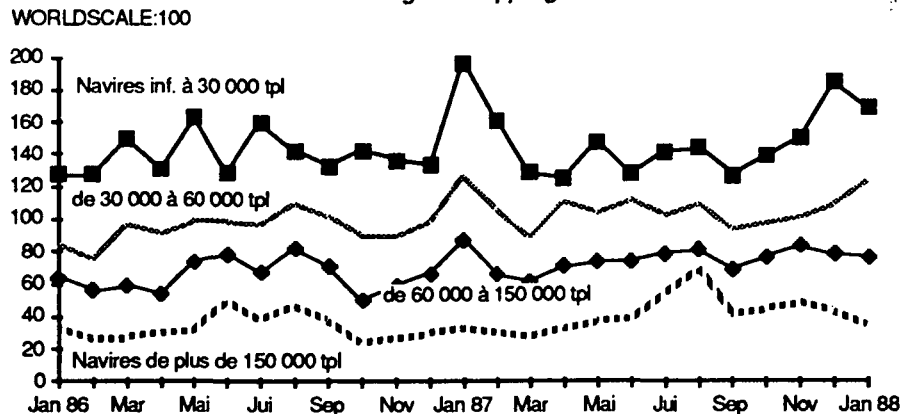
Quand au commerce des grains, il varie fortement d'une année sur l'autre. Le charbon, pour sa part, devient moins nécessaire quand le prix des hydrocarbures baisse. Le léger recul de l'indice traduit-il tout ou partie de cela ? Si l'optimisme relatif est de mise. Il ne doit, pour perdurer, surtout pas conduire à un afflux massif de commandes de navires neufs.

### LE PETROLE

L'indice «World Scale», donné pour 4 tailles de navires, n'incite pas à l'optimisme pour les plus gros d'entre eux, ni pour les plus petits. Il se maintient dans une lente évolution positive pour les navires de 30 000 à 60 000 TPL. Ceux-ci offrent en effet l'avantage de passer facilement Suez, et d'assurer des transports dont la taille permet plus facilement de jouer sur les fluctuations du prix du brut, sans prendre de trop gros risques.

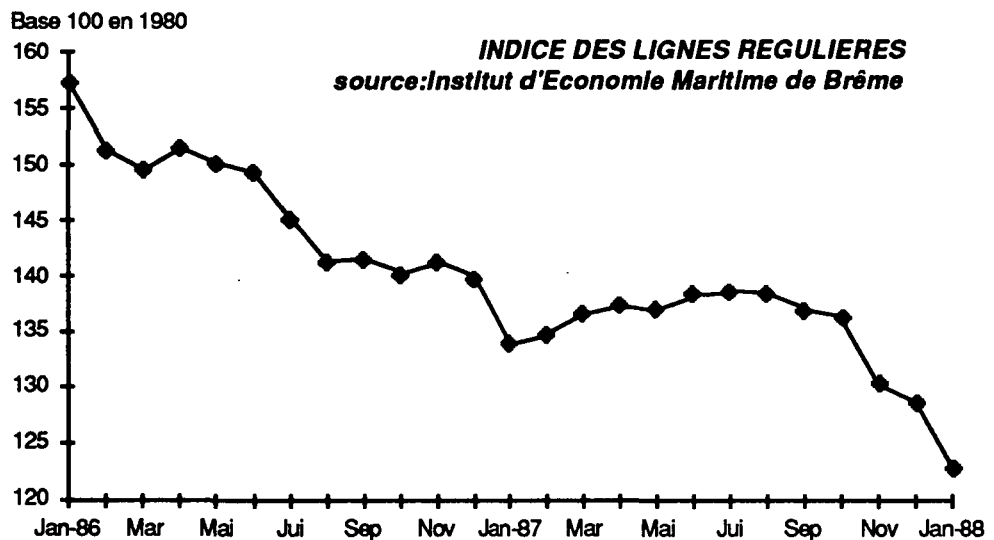
Juillet 1988

**INDICE DES FRETS PETROLIERS**  
*source: "Norwegian Shipping News"*



**LES NAVIRES DE LIGNE**

La variété des chargements et des dessertes rend toujours délicat le choix d'un indicateur. Celui que publie l'Institut d'Economie Maritime de Brême possède l'inconvénient majeur de ne mesurer ses taux de frets qu'au départ des ports allemands. Cela est compensé par le fait que de nombreuses conférences ne différencient pas sensiblement les taux de frets sur le range Nord Européen. De plus, les lignes desservies par des navires fréquentant les ports allemands sont suffisamment variées pour donner un panachage intéressant.



L'inexorable baisse de l'indice traduit plusieurs choses, entre autres :

- 1- la surcapacité grandissante offerte sur des secteurs clés du trafic de divers, comme l'Atlantique Nord.
- 2- la baisse structurelle permanente des taux de fret dans une économie condamnée à une permanente surenchère des performances
- 3- la part grandissante des outsiders qui sous-cotent les Conférences. Il sera d'ailleurs intéressant, à ce sujet, de voir les conclusions de la prochaine réunion sur la révision du Code de Conduite des Conférences ou les PVD proposent purement et simplement la prise en compte de la totalité du gâteau dans la répartition 40/40/20■

Sources : tableau de bord CSMM - Lloyd's Shipping Economist - Institut de Brême