

LES TAUX DE FRET DE LIGNE REGULIERE ET LE CARACTERE INSOUTENABLE DU MARCHE

Pierre BAUCHET
Professeur de Sciences Economiques
Université de Paris I
Paris - France

INTRODUCTION

Les taux de fret des lignes régulières ont toujours beaucoup oscillé mais ont aujourd'hui tendance à se maintenir à un niveau extrêmement bas¹. L'indice avait connu des hausses dans les années 1974 et 1975 puis de 1983 à 1985. Depuis il poursuit sa chute alors que celui des affrètements à temps a tendance à augmenter². L'indice général de ligne régulière de L'Institut de Brème passe de 100 en 1985 à 79,8 en 1987 et à 75,5 en 1990. Ce n'est pas la première fois que le marché des lignes régulières subit une crise grave qui se traduit par des faillites et des concentrations. Mais l'ampleur des bouleversements qu'ils entraînent dans les structures des groupes dépasse ce que l'on avait connu jusqu'alors. Les taux paraissent incapables de "soutenir" le marché: un armement ne semble plus en mesure d'entrer ou de survivre de façon durable sur ce marché avec les seules seules recettes de frets descendus en moyenne en dessous des coûts : on a à faire, en apparence au moins, à une situation de concurrence destructrice au sens où l'entendaient Baumol, Panzar et Willig³.

Cette situation exceptionnelle appelle une explication et une tentative d'analyse de ses conséquences.

1 L'EXPLICATION CLASSIQUE

L'explication classique par les mouvements de la demande, de l'offre et des coûts n'est pas satisfaisante parce que ces mouvements ne correspondent pas à ceux des frets.

Pour ce qui est de la demande, Les trafics de ligne régulière ne nous sont connus, il est vrai, que par des indicateurs relativement grossiers. Le premier est le déplacement des conteneurs qui sont supposés indiquer les volumes qu'ils contiennent. Le second est la rubrique "autres" des statistiques de trafic en tonnes-mille publiée par la "Fearnleys review" qui agrège les petits vracs avec les produits manufacturés. Celui-là connaît une croissance régulière même en tonnes-kilomètre. En valeur, la hausse serait encore plus forte, compte tenu de l'augmentation des valeurs unitaires de ces marchandises. On ne saurait donc expliquer le recul des frets par celui de la demande.

Tableau 1
commerce maritime hors grsds vracs
(en Milliards de tonnes-mille)

1985	3 750
1986	3 780
1987	3 840
1988	4 040
1989	4 250
1990	4 400

Source: Faearnleys Review,

Oslo

On ne peut pas davantage incriminer l'offre qui ne parait pas avoir cru de façon à créer une surcapacité générale. Il est vrai qu'ici encore les indicateurs ne sont pas rigoureux. La conteneurisation croissante du trafic empêche de connaître le chargement avec précision puisqu'un conteneur peut circuler plein ou non et, lorsqu'il se repositionne pour prendre un chargement, être déplacé, à vide. Son taux de remplissage est inconnu. Toutefois on peut mesurer l'augmentation du tonnage des flottes qui desservent principalement les lignes régulières. Entre 1980 et 1990 la flotte mondiale des navires de charge serait passé de 103,4 millions de TPL à 63,1 millions. Celle des transporteurs d'unités de charge, de 19 à 37,5 millions. Ceci montre, toutes choses égales par ailleurs, que la capacité totale aurait diminué en TPL. Mais la concurrence acharnée à laquelle se livrent les armements sur certaines lignes, notamment le trafic transatlantique, dénote que nombre de boîtes ne sont pas remplies au moins pour certaines destinations. Pourtant les études annuelles sur le transport maritime de la CNUCED indiquent que le surtonnage aurait toujours été faible pour les cargos de ligne et négligeable pour les transporteurs d'unités de charge. Elles indiquent aussi que le surtonnage aurait été important dans les transports de vrac sec dans les années 80 dépassant 50% en 1985 et que la réduction de cette surcapacité à partir de 1986, mais jusqu'à un niveau resté beaucoup plus élevé que dans la ligne régulière, 20% environ, a entraîné immédiatement une reprise des taux de fret que l'on observe pas dans la ligne régulière.

L'évolution des principaux éléments du coût n'éclaire pas non plus celle des frets. On peut la suivre dans plusieurs domaines. D'abord l'indice des affrètements à temps pour les navires de charge⁴ qui avait chuté en 1980 et 1981 est remonté depuis 1986 pour atteindre en 1990 le niveau de 1980. Il a plus que doublé dans cette période. En second lieu le prix des porte conteneurs a lui aussi augmenté; pour un porte-conteneur de 2500 EVP il a doublé entre 1986 et 1990 cependant que, pour un cargo de 2000 TPL, il augmentait de 30% entre 1980 et 1990. Enfin le prix des soutes qui avait baissé régulièrement jusqu'en 1986, s'est maintenu depuis à un niveau relativement stable jusqu'en 1990⁵. Au total, aucune chute des coûts ne peut expliquer celle des frets.

Il faut chercher ailleurs l'explication de la baisse des frets de ligne régulière.

2.L'EXPLICATION PAR LES CHANGEMENTS DE STRUCTURE

La concurrence peut se renforcer sous l'effet de changements de structure, sans que se produise un déséquilibre entre l'offre et la demande

2.1. le progrès technique et les coûts croissants de capital

Les prix des navires n'ont pas cessé d'augmenter avec le progrès technique et la recherche d'une réduction des équipages qui conduit à une substitution du capital au travail. Certes la conjoncture défavorable du début des années 1980 les avait amené à un niveau bas en 1985. Mais les prix des porte-conteneurs par exemple se situent sur un trend croissant à long terme avec la sophistication des équipements. Il en résulte une augmentation des coûts en capital et des frais financiers. Or on sait que l'armement maritime a un taux de capitalisation qui se situe parmi les plus élevés (production d'énergie électrique et la sidérurgie) et sensiblement au dessus de celui des autres activités économiques. Par ailleurs comme tous les transports réguliers, les contraintes de régularité, de fréquence et de disponibilité auxquels ils sont soumis conduisent à rendre fixes des coûts qui sans ces contraintes seraient variables, notamment les frais de soute, de ports et plus largement tous ceux qui sont liés aux voyages. Les frais variables d'un transport maritime régulier ne comprennent donc plus que les coûts purement commerciaux liés à la marchandise. Tout le reste devient fixe. Plus les contraintes qui pèsent sur le transport de ligne sont fortes, plus les coûts fixes sont importants, plus les coûts variables sont faibles.

Or tout transporteur a tendance, en conjoncture basse, à vouloir remplir ses navires même si la marchandise ne couvre pas ses coûts totaux. Si il peut lui faire payer plus que ses coûts variables, il réduit ainsi le coût qui pèse sur le reste du chargement. Donc plus le coût variable est faible, plus le transporteur disposera d'une marge forte entre le coût moyen et le coût variable pour discriminer ses prix et pratiquer des politiques de dumping qui vont exaspérer la concurrence. Ceci explique l'importance des discriminations dans le maritime.

Cette forte concurrence peut sembler commune à tous les modes de transport contraints d'assurer la régularité du service à un prix affiché. Mais deux traits propres au transport maritime rendent cette instabilité plus grande : la liberté des mers et le haut taux de capitalisation .

La liberté de circulation est plus grande dans le maritime que dans les autres modes. Contrairement aux autres modes de transport, par fer et par route par exemple qui nécessitent une infrastructure de circulation, celle-ci n'est pas nécessaire en mer où on peut ouvrir de nouvelles lignes partout. Les transports terrestres sont en quelque sorte encadrés, la concurrence plus limitée et la tarification moins désordonnée.

Le haut taux de capitalisation se traduit dans l'armement maritime de ligne par une part de coûts fixes plus élevée que dans les autres modes de transport. Il en résulte que la baisse des tarifs au niveau des coûts variables peut être plus forte que dans les transports terrestres par exemple et la concurrence plus dure. L'importance des enjeux en capital que constituent les navires est une source de destabilisation du marché.

Par ailleurs le progrès technique et l'augmentation des coûts en capital favorise le développement des flottes de ceux des pays d'Asie qui disposent de capitaux par suite des excédents de leur balance commerciale. Ce n'est pas un hasard si les armements EVERGREEN, NYK, COSCO, MOL, OOCL, HANJIN, YANG-MIN se situent dans les 10 premiers armements mondiaux propriétaires de porte-conteneurs intégraux . Le Japon,

Taiwan, la Chine et Honk-Kong disposent d'une épargne intérieure et de surplus de leur balance commerciale qui leur donnent le moyen d'acheter des porte conteneurs.

La concurrence de ces nouvelles flottes non seulement augmente l'offre mais déstabilise le marché où ils ont intérêt à opérer comme outsiders. Ils échappent par là à des contraintes auxquelles l'appartenance à une conférence maritime les eut obligé et bénéficient donc de coûts plus bas. La taille de chaque outsider qui dépasse parfois celle de l'ensemble des membres d'une conférence qu'il concurrence réduit considérablement l'influence du système confédéral dont les accords de trafic et de tarifs sont devenues largement inopérants.

Cette situation favorise l'entrée temporaire de navires de tramp qui ont d'ailleurs de tout temps pesé sur les tarifs mais qui trouvent de nouvelles facilités dans une situation de concurrence exacerbée. La faillite de nombreux armements et la volonté des survivants d'acquérir des matériels plus sophistiqués augmente l'offre de navires d'occasion plus petits et moins modernes à des prix abordables pour de nouveaux entrants. Ainsi, lorsque les navires "vagabonds" n'ont plus à craindre les tarifs de combat des conférences, ils peuvent se glisser dans des créneaux particuliers même avec des navires moins coûteux pour pratiquer le "hit and run"⁶.

Au total, la course au progrès technique et l'augmentation des coûts en capital ont contribué à disloquer les structures traditionnelles du marché de ligne et à laisser libre cours à une concurrence qui, dans le maritime, ne rencontre pas d'obstacles naturels de circulation qui empêcheraient d'ouvrir des lignes.

2.2.L'intégration de la chaîne

L'intégration de la chaîne de transport maritime dans le transport de ligne a également beaucoup contribué à remettre en cause les conditions dans lesquelles s'exerce la concurrence. En harmonisant les opérations de transport au cours des diverses étapes que franchit la marchandise du fournisseur au client, transports terrestres d'acheminement, passages portuaires, transport maritime proprement dit, l'organisateur de transport en réduit le coût. Sans qu'il soit nécessaire de posséder les moyens des divers chaînons, l'organisateur qui peut être un armement va chercher à en maîtriser l'usage. L'intégration des chaînes a également renforcé la concurrence en introduisant des facteurs nouveaux de compétitivité, par exemple l'utilisation de systèmes télématiques qui permettent un meilleur suivi des marchandises de point à point, une fidélisation de la clientèle, voir une optimisation des réseaux.

On a vu se développer des réseaux plus complexes à l'intérieur d'un même mode. Le "hubbing" se généralise dans le transport maritime, avec le transbordement des marchandises, éclatées dans les ports sur les "feeders" comme dans l'aérien et le terrestre. Mais c'est surtout la naissance de réseaux multimodaux qui a transformé les marchés. Des "ponts terrestres", dont le plus importants est celui des USA, sont devenus des clefs essentielles de la concurrence entre grands armements de ligne. Leur maîtrise commande non seulement la possibilité de faire des "tours du monde" sans passer par le canal de Panama donc avec des Super panamax, mais aussi d'imposer l'usage de normes nouvelles en matière de conteneurs, celles des "high cubes" par exemple. Les réseaux de transport air-mer ont ouvert aux armements maritimes une clientèle soucieuse de disposer de transports plus rapides que le transport par mer, sans avoir à payer le prix du transport aérien. Autant d'éléments qui ont bouleversé l'organisation du marché maritime de ligne traditionnel. Mais ces changements ne permettent pas toujours, même aux grands armements de ligne, de rentabiliser leurs trafics purement maritimes; il est probable que

certaines lignes notamment transatlantiques sont aujourd'hui déficitaires pour tous. C'est la globalisation des tarifs qui explique cette situation.

La pratique de tarifs de "point à point", tarifs "all in", permet à l'organisateur de transport de tarifier chaque service non pas à son coût réel mais à un niveau qui lui permet d'opérer des péréquations (discriminations économiques) en dessous du coût sur certaines parties du parcours et au dessus sur d'autres. Ce qui peut expliquer que des compagnies maritimes aient survécu à cinq années de fret extrêmement bas.

2.3. La pression des chargeurs

Les chargeurs ont naturellement cherché à profiter de cette concurrence renforcée pour obtenir et maintenir des tarifs bas. Jadis un quasi contrat avait prévalu entre les chargeurs et les armements de ligne, les premiers ayant accepté en fait les avantages de la régularité du trafic et la stabilité des tarifs en échange d'une détermination des tarifs et des trafics au sein des cartels que constituaient les conférences. La destruction des structures confédérales laisse aujourd'hui aux chargeurs la possibilité de jouer pleinement la concurrence entre armateurs et plus généralement entre organisateurs de transport: la demande domine en fait l'offre. Mieux organisés par ailleurs qu'ils ne l'étaient jadis, ils exercent également des pressions sur les instances publiques nationales et internationales pour faire obstacle aux tentatives de cartellisation qui naissent pour stabiliser un marché devenu instable autant qu'insoutenable, et ce au nom de la libre concurrence. Le lobbying depuis longtemps pratiqué aux U.S.A. montre aujourd'hui son efficacité en Europe.

Toutes les conditions sont donc réunies pour que la concurrence soit insoutenable. Sur un marché maritime par nature fragile avec des coûts variables faibles et dont l'offre ne rencontre pas de limite naturelle, la concurrence a détruit le mécanisme de régulation que constitue les conférences. En 1875, ce fut l'ouverture du canal de Suez qui déclancha une guerre de tarifs insoutenable d'où naquirent les conférences maritimes. C'est aujourd'hui à la fois l'accélération de la capitalisation de ce transport, l'intégration des chaînes de transport, le jeu des chargeurs qui exaspérant la concurrence pèsent sur les tarifs au point de rendre le marché insoutenable

4. CONSEQUENCES ET LIMITES A L'INSOUTENABILITE

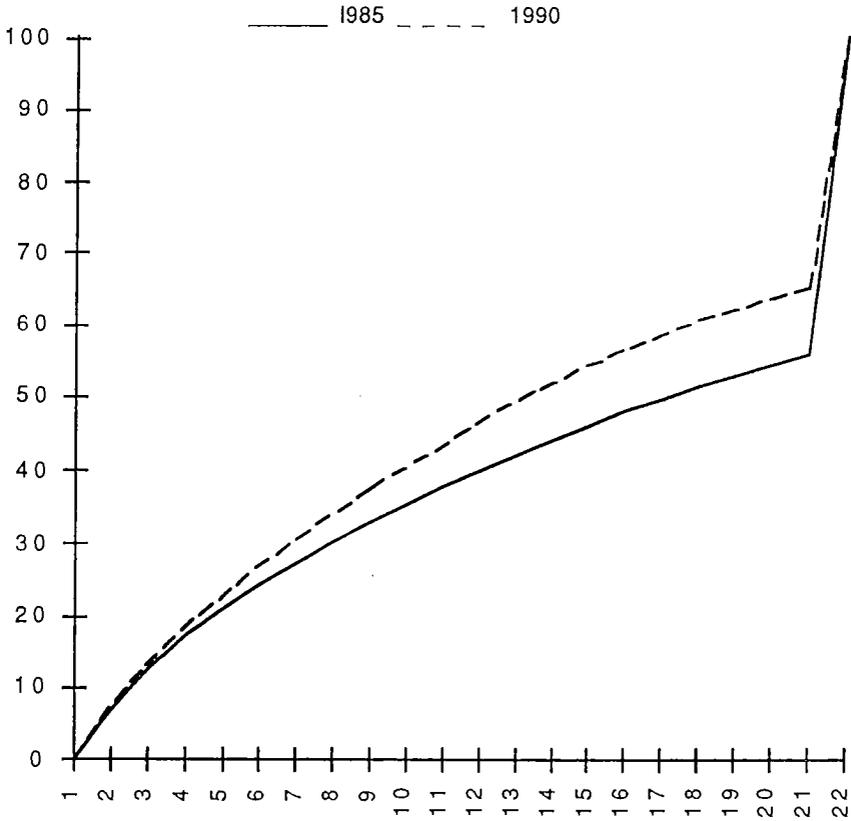
La destruction du système confédéral auquel elle a conduit n'a pas certes que des conséquences négatives. Elle a d'abord condamné les armements marginaux qui n'étaient soutenus que par la pratique confédérale d'une tarification au coût moyen des armements membres de la conférence. Il en résulte un assainissement du marché, mais non pas une baisse de l'offre, les navires d'un armement en faillite faisant l'objet d'une vente plus souvent que d'une démolition; la rente de situation des armements les mieux placés disparaît. Le renforcement de la concurrence conduit aussi à une réorganisation des réseaux de transport quelque peu figés par les accords de conférence et de pool. Le choix des ports d'escale et des transports terrestres d'acheminement n'est plus fixé par la tradition ou les accords de trafic mais prend davantage en compte leur compétitivité relative. Les nouveaux entrants mettent sur le marché de nouveaux produits sans se heurter aux politiques de défense des conférences. Surtout des tarifs bas de transport favorisent l'échange international. Ces bienfaits ne doivent pas cacher les conséquences négatives d'une telle situation.

Insoutenabilité rime avec instabilité et avec modicité. Dans un contexte incertain, le calcul économique du chargeur qui ne peut pas avoir la belle indifférence que manifeste le théoricien à l'égard du risque, aura tendance à ralentir son activité. Le chargeur perd en certitude ce qu'il gagne en bas tarif. En clair, l'incertitude est un frein au transport et au commerce international.

En outre les armateurs comme les organisateurs de transport ne peuvent pas vivre toujours et partout en dessous des coûts. Ils vont chercher des compensations à leurs pertes sur d'autres trafics. L'insoutenabilité accélère donc l'intégration de la chaîne de transport, la tarification de point à point et la non transparence des tarifs que pourchasse d'ailleurs la " Maritime commission " aux U.S.A. et qui préoccupe la D.G. 4 de la Commission des Communautés Européennes à Bruxelles. Les tarifs point à point permettent, nous l'avons vu aux grands armateurs maritimes de reporter les pertes éprouvées lors du parcours maritime sur les transports d'acheminement par deux moyens, soit en obtenant des conditions meilleurs que celles consenties à des chargeurs isolés, en raison du volume d'affaire qu'ils représentent, soit par des discriminations pures et simples. Dans la seconde hypothèse, la vérité des prix n'est pas respectée. Les ports, éprouvés par les tarifs consentis sous la pression des grands armements, seront tentés à leur tour de répercuter sur des auxiliaires leurs pertes éventuelles.

Une autre conséquence de la dégradation exagérée des frets est celle des services particulièrement sur les dessertes fragiles, notamment dans les relations avec les pays en voie de développement africains. Leurs trafics sont très sensibles à la conjoncture mondiale, déséquilibrés entre un trafic Nord-sud de produits manufacturés et Sud-Nord de matières premières et intéressent le plus souvent des ports secondaires et mal équipés. Les navires qui les desservent doivent souvent être équipés de moyens de levage propres. Tout cela rend la desserte coûteuse. Naturellement les armements ont tendance à " donner à chacun pour son argent " c'est à dire à porter quelques coups de canifs à la régularité, à la fréquence et à la qualité du transport lorsque les tarifs ne couvrent pas les coûts.

**Concentration des 20 premiers armements
propriétaires de porte- conteneurs(courbes
de Lorenz)**



Source: Loyds Maritime information Services Review , Nov. 1991.

Enfin une situation permanente de frets bas incite à la concentration comme le montre l'évolution des courbes de Lorentz entre 1985 et 1990. On remarque que en 5 années le pourcentage cumulé des capacités des 20 premiers armements propriétaires de porte-conteneurs intégraux a beaucoup augmenté puisque la courbe se rapproche de l'horizontale. Cette concentration est accélérée par la recherche d'économies d'échelle (taille des navires) et d'envergure (nombre et longueur des lignes) qui permet l'optimisation des circuits suivis par les marchandises et l'ajustement de la taille des navires à l'importance des trafics. La recherche de la taille la plus grande conduit aussi les grands armements à des pratiques de "dumping", tarifs de combat qui tendent à éliminer les concurrents sur certaines lignes, pratique bien connue dans tous les transports. Le succès des très grandes entreprises n'est pas toujours signe d'une plus grande rentabilité économique mais d'une capacité de nuire. Quoiqu'il en soit l'insoutenabilité du marché accélère la concentration et l'apparition d'un petit nombre de majors qui dominent certaines zones géographiques ou des tours du monde.

La rapidité de l'actuelle concentration que l'on observe dans le transport conteneurisé pourrait conduire à des monopoles ou des oligopoles très restreints dans la desserte de continents entiers. Une fois la domination d'un ou d'un tout petit nombre de "majors" assurée on peut se demander s'ils n'auront pas intérêt à adopter des comportements monopolistiques donc à relever fortement les frets. Certes, le marché maritime n'oppose pas de limites naturelles à la concurrence d'armements qui naitraient alors. Mais la puissance et l'omniprésence (en transport direct, en feeder, en transport aérien ou terrestre) des "majors" serait telle qu'elle risquerait alors d'écarter la concurrence. Le marché "insoutenable" se retournerait contre les chargeurs selon la vieille image de l'arroseur arrosé.

*

*

*

Pour éviter le double risque d'un marché insoutenable et de pratiques monopolistiques, il faudra définir une régulation qui permette à celle du marché de s'exercer. Personne n'a jamais rencontré de marché totalement libre. Le système confédéral n'avait pas d'autre objet que permettre au marché d'être à la fois soutenable et concurrentiel. Il a disparu. Peut-on espérer qu'un nouvel état de choses renaîtra par accord entre les quelques "majors" qui survivront au massacre actuel? Il sera plus difficile

en tous cas, avec un tout petit nombre d'armements qu'avec une multiplicité d'offreurs, de vérifier que des accords ne couvrent pas des pratiques monopolistiques.

Le contrôle des pratiques des armements maritimes ne pourra plus s'opérer à l'échelle de chaque Etat, mais seulement à celle du monde ou au moins de continents entiers étant donné le caractère mondial de ces "majors". L'O.M.I. n'en ayant pas actuellement les moyens, ce sont pour l'heure les Etats-Unis d'un coté et le Marché Commun de l'autre qui sont appelés à définir les nouvelles règles du jeu maritime des lignes régulières. Il faut souhaiter que ces deux ensembles le fassent en harmonie et non en désaccord comme cela semble se produire en ce qui concerne les règles de sécurité du transport pétrolier.

Annexe I: concentration
des
20 premiers armements
P.C.

1985	1990
6,9	7,5
12,8	13,6
17,4	18,7
21,2	23,0
24,4	27,0
27,4	30,8
30,3	34,4
33,1	37,5
35,5	40,7
37,9	43,6
40,1	46,6
42,2	49,6
44,1	52,1
46,1	54,6
48,0	56,7
49,7	58,7
51,4	60,7
53,0	62,3
54,5	63,8
56,0	65,3
100,0	100,0

Cf Tableau

¹Cf. *Shipping statistics yearbook 1990*, P. 166. Institute of Shipping Economics and Logistics. Brème, 1990.

²Cf J.Baguelain, note pour la Direction Générale de la Marine Marchande (DGMM 1979 J.B./G.D.). L'auteur montrait le parallélisme de l'évolution des frets de ligne et de tramp jusqu'en 1980.

³³ Cf J.E. Davies, *Destructive competition and market unsustainability in the liner shipping industry*. International Journal of Transport Economics oct 1990, P 227-245

r

⁴Cf ISL. 1990 (op. cit.)P.170.

⁵Cf tableau de bord du C.S.M.M. pour 1990(T.3 17) Ministère de la mer 1990, Paris.

⁶Les progrès techniques permettent aussi à un entrant de se spécialiser dans un domaine où les économies d'échelle sont plus fortes que les économies d'envergure d'un grand armateur multi-produit. C'est la voie suivie par des armateurs spécialisés dans le transport d'automobiles "en vrac" qui a permis d'abaisser le prix de ce transport et du même coup aux fabricants de voitures japonaises de concurrencer les fabricants européens en Afrique. Un autre exemple en est fourni par de petits armateurs qui combinent plusieurs trafics, de vrac et de conteneur par exemple. Ils peuvent parfois, temporairement au moins, obtenir des coûts inférieurs pour un transport de conteneurs en pontée sur un cargo à ceux d'un transporteur de ligne régulière opérant sur des navires spécialisés que sont les porte conteneurs intégraux.