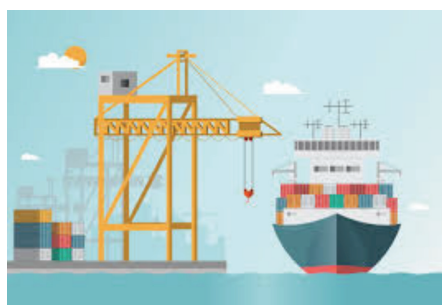


Prospective, Veille
et Recherche Economique

Les coûts du fret maritime sous pression : causes et répercussions



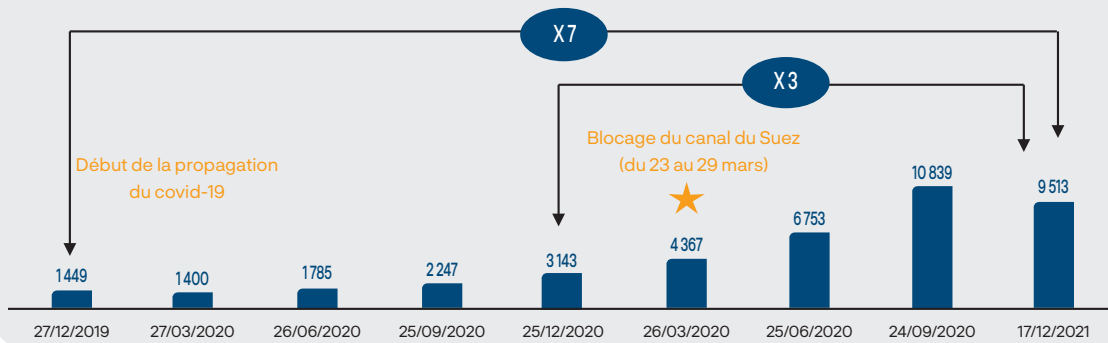
Infographie N°1
Janvier 2022

Faits saillants

Depuis avril 2020, le coût du fret maritime des conteneurs a suivi un **trend haussier** et a **atteint des niveaux records**. Cette hausse inédite contribue à alimenter l'inflation et risque de ralentir la reprise économique.

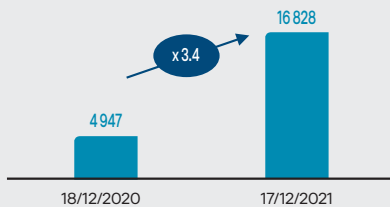


Indice Freightos Baltic (FBX) : indice mondial (global) du prix en \$US du fret par conteneur de 40 pieds

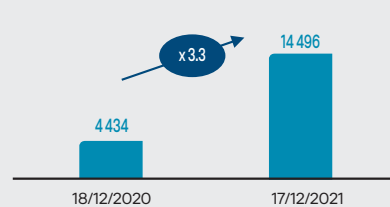


Evolution des tarifs des principales routes maritimes (\$US/ conteneur de 40 pieds)

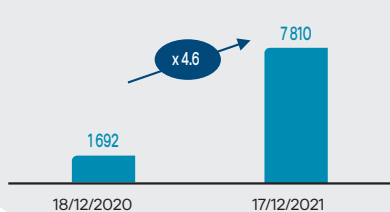
De la Chine/Asie de l'Est vers L'Amérique du Nord Côte Est



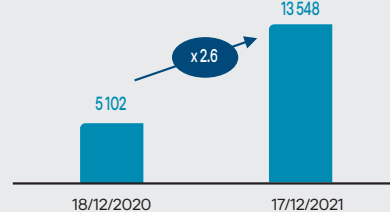
De la Chine/Asie de l'Est vers L'Europe du nord






De l'Europe vers la Côte ouest de l'Amérique du Sud

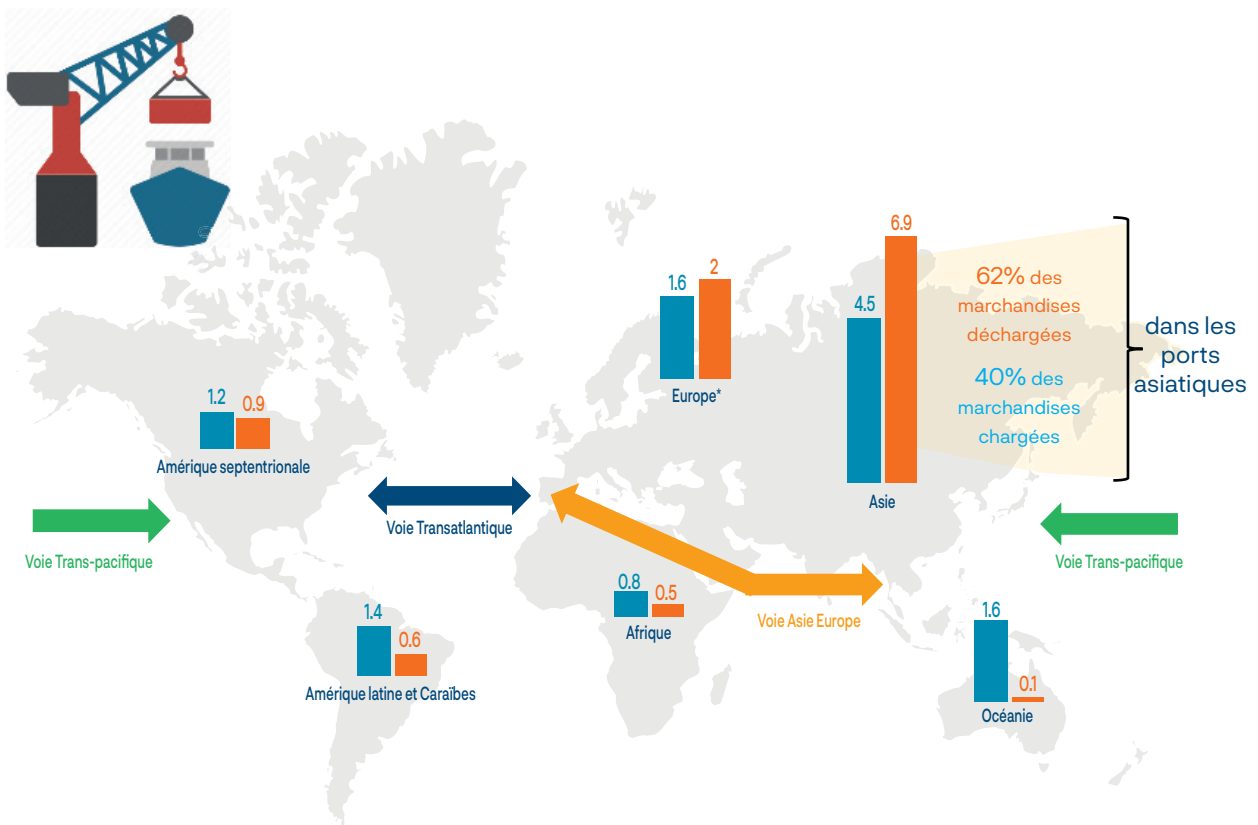


De la Chine/Asie de l'Est vers la méditerranée



-  Quel est le poids du fret maritime dans l'économie mondiale ?
-  Quelles sont les causes et les répercussions de la hausse du coût du Fret maritime des conteneurs ?
-  Qui va payer la facture ?

A. Fret maritime : un poids dominant et une interdépendance systémique



■ Marchandises chargées (sortants/exportations) en milliards de tonnes
■ Marchandises déchargées (entrants/importations) en milliards de tonnes
 * Y compris la fédération russe et les départements et régions d'outre-mer français
↔ Principales routes de conteneurs



90 % du commerce international de marchandises est effectué par voie maritime (2019)



Le commerce maritime de marchandises représente **≈40%** du PIB mondial (2019)



1.9 millions employés dans le monde

Focus : Indice de connectivité des expéditions par cargo*

Top 5 des pays les plus intégrés dans les réseaux mondiaux de transport maritime (classement selon l'Indice de connectivité des expéditions par cargo*, 2019, Chine T1 2006 = 100)



L'indice de connectivité des expéditions par cargo

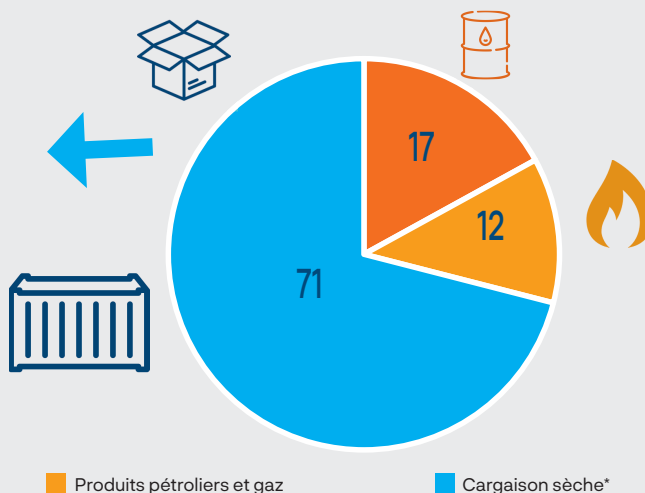
Il indique dans quelle mesure les pays sont reliés aux réseaux internationaux d'expédition. Il est calculé par la UNCTAD** en utilisant les 5 composantes du secteur du transport maritime : nombre de navires, capacité de transport en conteneurs, taille maximale des navires, nombre de services offerts et le nombre d'entreprises qui déploient des porte-conteneurs dans les ports d'un pays.

*Navire destiné au transport des marchandises
** Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement

Quel est le poids du fret des conteneurs dans le transport maritime des marchandises

Répartition des marchandises chargées au monde, en 2019, en %

* La majorité de la cargaison sèche est transportée par conteneur. Ainsi, tout changement de tarifs pourrait se répercuter sur le commerce mondial et par conséquent sur le PIB mondial.



Type de marchandises	Quantité chargée en millions de tonnes
Cargaison sèche	7 907
Pétrole brut	1 860
Produits pétroliers et gaz	1 308

B. Quelles sont les causes de la hausse du coût du fret maritime des conteneurs?

Covid-19 est passé par là ... mais pas uniquement



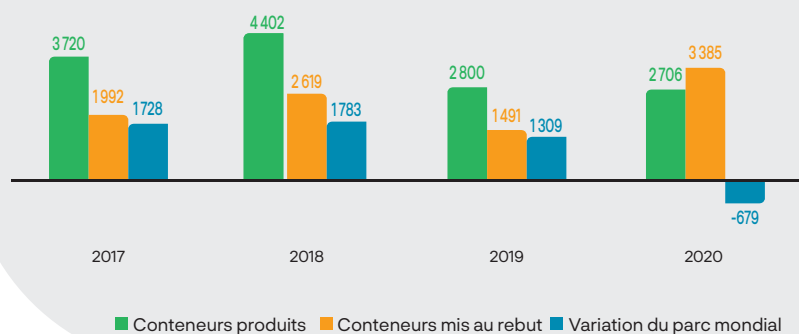
1 Disponibilité limitée de conteneurs

Désynchronisation en termes de levée des mesures restrictives et de l'ouverture des frontières : plusieurs conteneurs sont bloqués dans les ports

“There are about 180 million containers worldwide, but ‘they’re in the wrong place”
Mark Yeager of Redwood Logistics

Ralentissement de la production des conteneurs

Nombre de conteneurs produits et ceux mis au rebut



2 Hausse de la demande mondiale de marchandises en relation avec Covid 19

Cette hausse est expliquée par :

- Les allocations et aides octroyées par les gouvernements
- Une tendance à consommer plus de marchandises que de services notamment durant les périodes de confinement

En effet, l'OMC prévoit une évolution annuelle de 10.8% du commerce mondial de marchandises en 2021, et de 4.7% en 2022.



3 Baisse de la capacité du Fret aérien intensifiant la demande sur le Fret maritime

- Baisse du nombre de vols de passagers (qui transportent aussi des marchandises.)
- Difficultés administratives au niveau de la transformation des vols passagers en des vols « complètement dédiés aux transport de marchandises ».

4



Pénurie de marins de commerce et de dockers à cause du :

- Retard de vaccination dans certains pays
- L'arrêt de certains contrats de travail durant Covid-19

5

Autres sources de coûts supplémentaires :

- Blocage du canal de Suez par le navire « Ever-Given » du 23 au 29 mars 2021. Ce blocage a perturbé la chaîne d'approvisionnement : à noter que 1.1 milliard de tonnes de marchandises par an passent par ce canal soit 10 % du commerce maritime mondial
- Discordance en termes du rythme de la reprise entre l'Asie et l'Europe : certains conteneurs partent vides de l'Europe, induisant des augmentations du prix pour couvrir le coût du retour vide
- Hausse du prix du pétrole (consommé par les navires en tant que carburant sous forme d'essence, fioul et diesel marine léger)

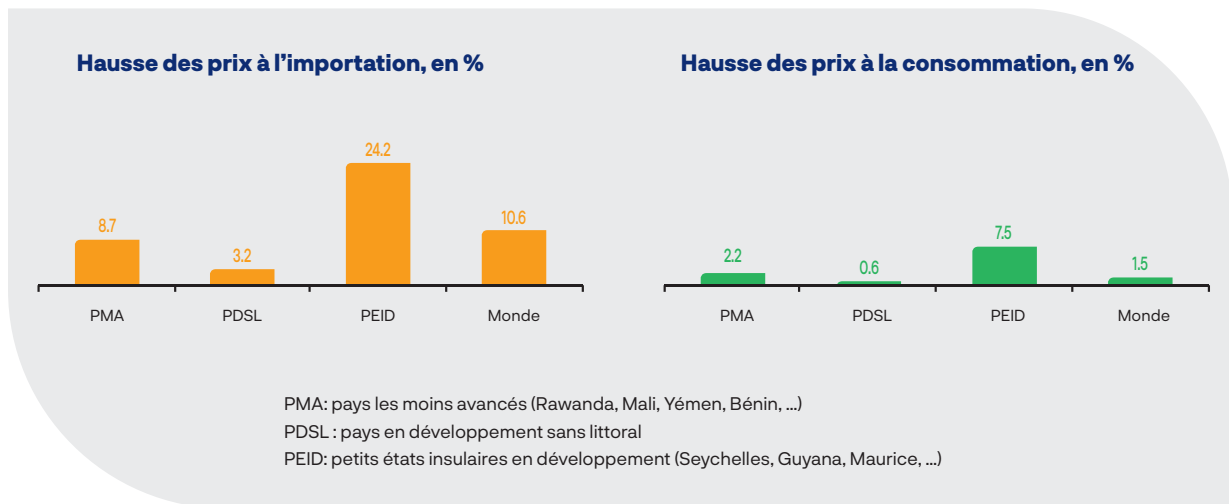


C. L'impact serait différent selon les régions et les produits

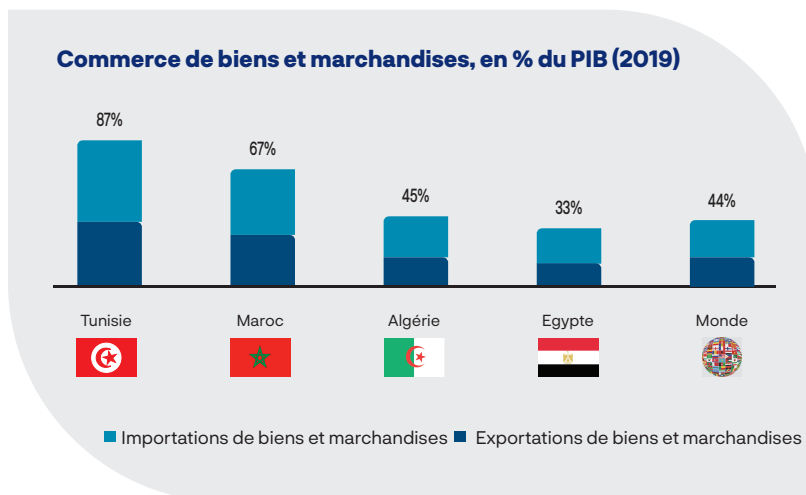


L'impact serait différent selon les régions

L'impact sur les prix à la consommation serait tributaire du niveau de la dépendance du pays à l'importation. Selon la simulation de l'UNCTAD, l'impact sur les prix à la consommation serait plus important dans les petits états insulaires en développement PEID, étant donné leur forte dépendance à l'importation.



Quid de l'impact sur l'économie tunisienne ?



Le poids important du commerce de marchandises en % du PIB expose l'économie tunisienne à un risque inflationniste important. Par ailleurs, la hausse du coût du transport des intrants impacterait la compétitivité des produits exportés dans la mesure où les exportations reposent principalement sur des produits à faible et moyenne valeur ajoutée et donc sensibles à la hausse des prix des intrants.

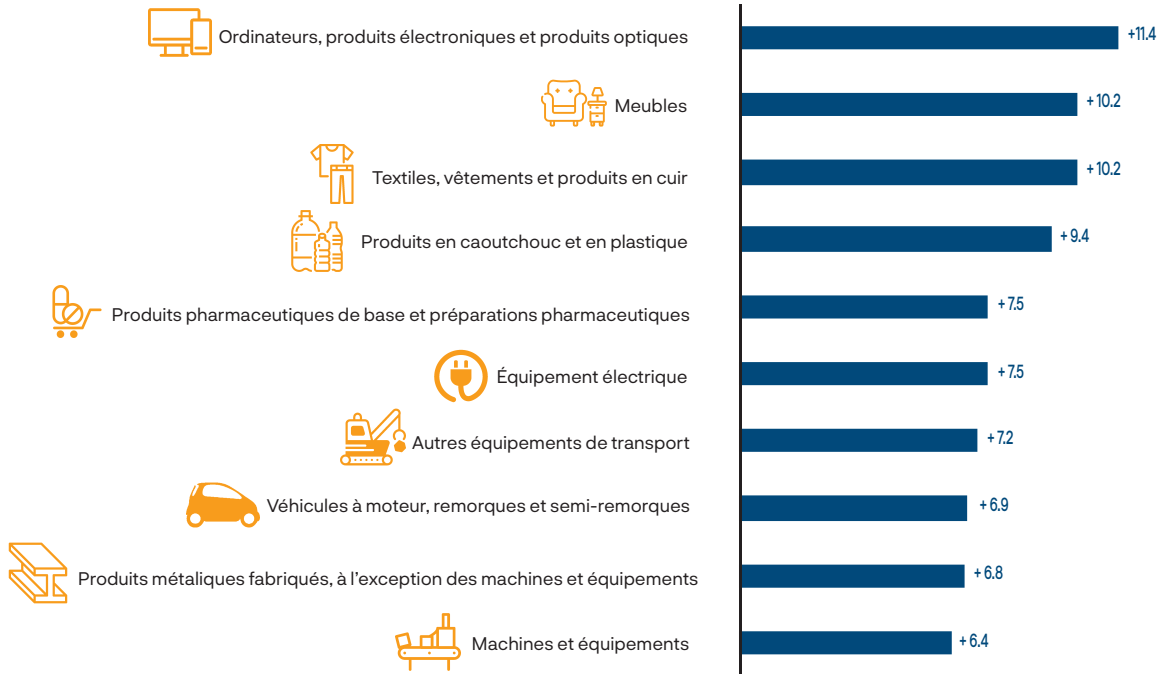


95% des échanges commerciaux extérieurs s'effectuent par voie maritime (2017)

49% des échanges de marchandises générales (hors marchandises liquides et solides en vrac) sont conteneurisés (dont ≈ 2/3 marchandises importées) (2019).

L'impact mondial serait différent selon le produit

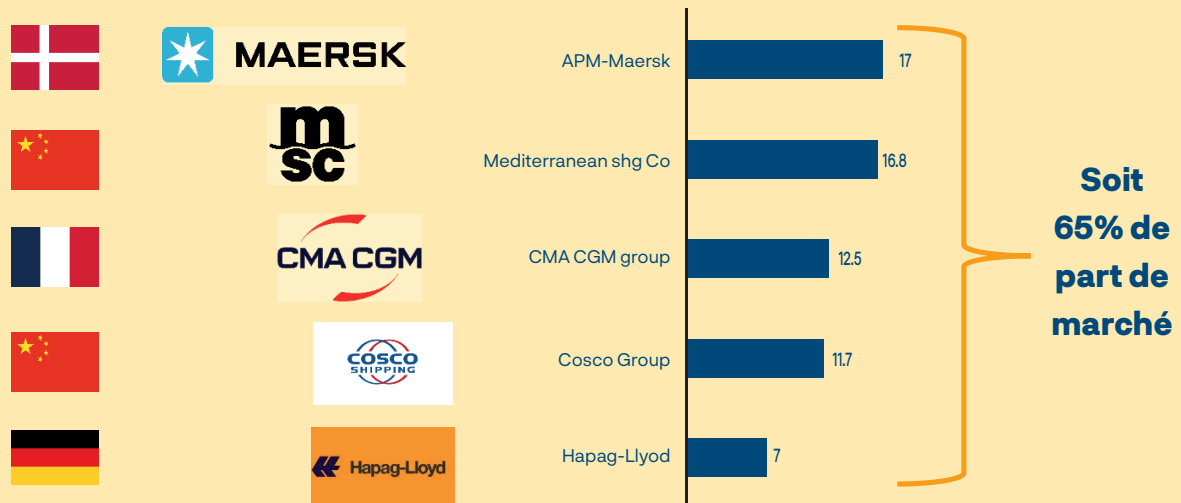
Effet sur le prix à la consommation des 10 produits les plus impactés, en % (simulation UNCTAD)



Crise du transport du fret maritime : Bien qu'il s'agisse d'une opportunité pour les armateurs, la hausse des tarifs risque de ralentir la reprise économique et par ricochet le commerce mondial

Les armateurs ont vu leurs bénéfices multipliés en moyenne par 20. Néanmoins, afin de atténuer l'impact sur le commerce mondial, certains armateurs (CMA CGM et Hapag-Lloyd) ont opté pour le gel des prix des contrats de transport spot (négociés 30 jours seulement avant le transport) pour une période donnée.

Top 5 des armateurs dans le monde selon la part de marché, en %





D. Qui va payer la facture ?



- ➔ Cette transmission varie selon le produit et le degré d'ouverture des économies. En effet, d'autres facteurs tels que la trajectoire du taux de change pourraient aggraver ou atténuer l'impact sur les prix (effet pass through). Aussi, l'impact serait plus important sur les routes commerciales les plus longues allant vers les régions en développement que sur les principales routes est-ouest.

Pour conclure ...

La hausse du coût du fret maritime des conteneurs est l'une des conséquences directes de la crise Covid-19.

Les contrats spot sont les plus impactés par cette hausse. L'impact sur les prix à la consommation n'est pas uniforme et dépend aussi bien du degré d'ouverture des économies que des caractéristiques des produits. Cette situation risque de persister à court terme. Il est attendu qu'un début d'une relative atténuation soit observé en 2022.

En dehors de ces circonstances conjoncturelles, le secteur du fret maritime connaît en Tunisie plusieurs difficultés structurelles qui induisent une faible performance logistique au niveau des ports :

- longueur des délais de séjour des conteneurs (port de Rades : 18 jours/ conteneur/ an en moyenne versus 10-12 jours il y a dix ans et 6-7 jours dans des pays concurrents comme le Maroc).
- longueur des délais d'attente des navires en rade.

Selon M. Antonius VERHEIJEN, responsable pays à la Banque Mondiale, «une réduction de 10 jours des délais d'importation équivaldrait à une diminution des prix à l'importation d'au moins 500 millions de \$US, soit l'équivalent de 1.25 % du PIB».

SOURCES

- Freightos data
- Handbook of Statistics, UNCTAD, 2020
- Banque Mondiale
- Review of Maritime Transport 2020, UNCTAD - Nations Unis
- Review of Maritime Transport 2021, UNCTAD - Nations Unis
<https://www.drewry.co.uk/about-us>
- www.france24.com
<https://www.statista.com>
<http://www.transport.tn/>
- Le service du transport maritime en Tunisie - rôle dans le commerce extérieur, ITCEQ, décembre 2020
- Rapport annuel, Office de la Marine Marchande et des Ports, 2019
<https://blogs.worldbank.org/fr/arabvoices/ominous-number-13-improving-tunisia-s-port-rades>

AVERTISSEMENT

L'Equipe Prospective, Veille et Recherche Economique - BIAT ne fait aucune déclaration ou garantie et ne prend aucun engagement envers les lecteurs de ce document, de quelque manière que ce soit au titre des décisions prises sur la base des analyses qui y figurent.

Nos publications se basent sur des données et informations publiques. L'Equipe Prospective, Veille et Recherche Economique -BIAT n'est en mesure de garantir ni leur véracité ni leur exhaustivité. Les opinions formulées émanent uniquement des rédacteurs.

Les conclusions formulées reflètent une opinion constituée d'éléments disponibles et publics pendant la période de préparation de ladite note. Les avis, opinions et toute autre information figurant dans ce document sont indicatifs et peuvent être modifiés ou retirés à tout moment sans préavis.

Ce document est la propriété de la **Banque Internationale Arabe de Tunisie**. Il ne peut être dupliqué, copié en partie ou en globalité sans l'accord écrit de la BIAT..

Equipe Prospective, Veille et Recherche Economique - Banque Internationale Arabe de Tunisie

Chief Economist

Oualid Jaafar

Senior Research Project Manager

Asma Bejaoui Karoui

Follow us

 <https://www.linkedin.com/company/biat/mycompany/>

 **BIAT** <https://www.biat.com.tn/recherches-et-analyses/recherche-economique>

