

Tarifs des conteneurs de fret et enjeux logistiques en Méditerranée

Jan Hoffmann, Chef du Service de la logistique commerciale, Division de la technologie et de la logistique, CNUCED.

Ce chapitre s'appuie sur les récents articles du CETMO, concernant le transport maritime en Méditerranée, notamment la [Connectivité maritime en Méditerranée occidentale](#), [L'impact de la pandémie de Covid-19 sur le transport maritime de marchandises en Méditerranée occidentale](#), ainsi que [Le transport maritime en Méditerranée](#). Il concerne principalement les tarifs et les services de transport de conteneurs. La section A présente les tendances récentes des taux de fret maritime par conteneurs, suivie de la section B qui examine les perspectives d'avenir. La section C présente brièvement les services intra-régionaux, au sein de la Méditerranée centrale et occidentale, suivie de la section D, qui examine ce que les décideurs politiques peuvent faire pour réduire les taux de fret et améliorer les services logistiques maritimes.

A. Tarifs de transport par conteneurs de fret

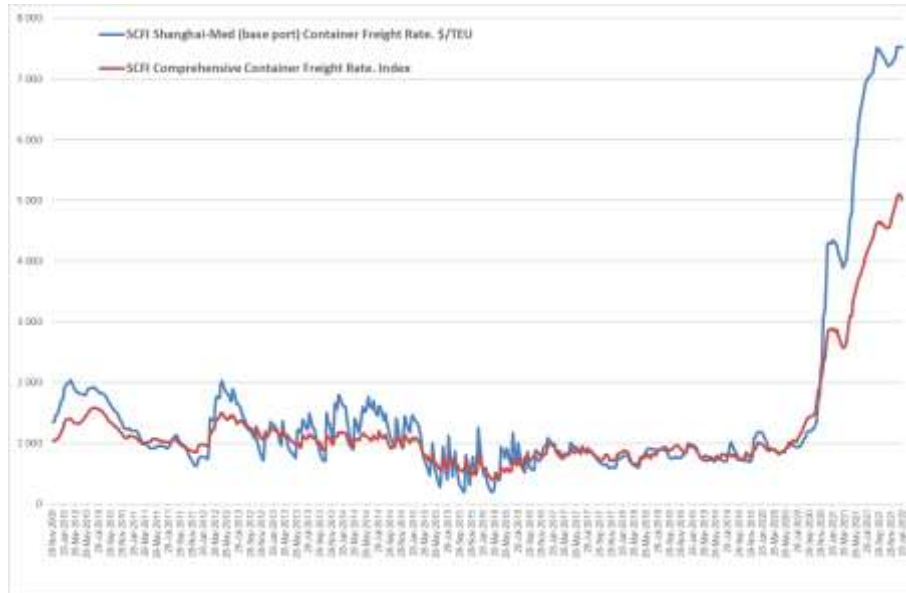
La pandémie du COVID-19 a provoqué une perturbation sans précédent du transport maritime, entraînant directement des tarifs de fret record pour le transport de conteneurs, des horaires imprévisibles, une saturation des ports, ainsi qu'un engorgement de la chaîne d'approvisionnement. Depuis le deuxième semestre 2020, il y a eu une augmentation spectaculaire des tarifs de transport de conteneurs, dont une augmentation des surtaxes et des frais.

La principale cause sous-jacente des tarifs de fret élevés est la congestion et la diminution de la manutention et des procédures dans les ports du monde, en particulier sur la côte ouest des États-Unis. Fait intéressant, bien que la majeure partie de la saturation et des blocages soit à l'amarrage ou dans des ports d'Amérique du Nord, les tarifs du fret ont augmenté encore plus dans d'autres régions, y compris en Méditerranée. Si l'on considère les taux de fret au comptant au départ de Shanghai, les coûts de déplacement d'un conteneur de la Chine vers la Méditerranée ont augmenté plus que la moyenne mondiale (Figure 1 et Figure 2).

Semblables aux taux de fret de la Chine vers l'Europe du Nord, les taux Asie-Europe ont été généralement plus volatils au cours des dernières décennies que les taux de fret vers l'Amérique du Nord. Le pic actuel pourrait être considéré comme le reflet de cette volatilité accrue. Certains des services de la Chine vers l'Europe (en particulier la Méditerranée) continuent leur route vers l'Amérique du Nord, c'est-à-dire reliant la côte est de l'Amérique du Nord à l'Asie via le canal de Suez. Cela peut également contribuer à la plus grande volatilité sur la route Asie-Europe, car elle dépend de la capacité disponible sur les services qui continuent vers l'Amérique du Nord. Pourtant, il reste curieux de voir

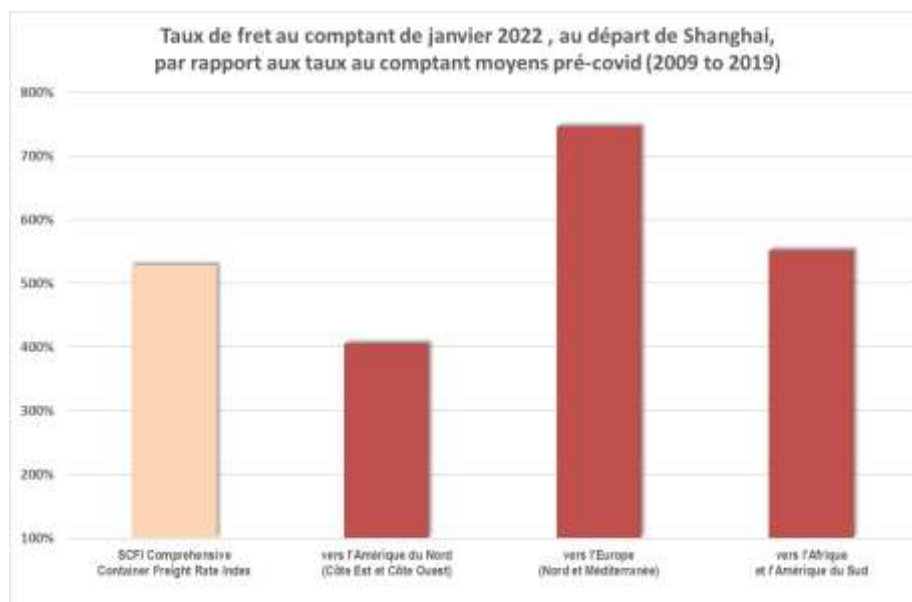
que les taux de fret vers l'Europe ont augmenté plus que vers l'Amérique du Nord, si la congestion et les retards sont plus élevés en Amérique du Nord qu'en Europe.

Figure 1. Certains indices de conteneurs de fret, de 2009 à 2022



Source : UNCTAD, d'après les données fournies par Clarksons Research.

Figure 2. Évolution des indices de fret conteneurisé, janvier 2022 par rapport à 2009 à 2019



Source : UNCTAD, d'après les données fournies par Clarksons Research.

Remarque : Les moyennes régionales ne sont pas pondérées.

Les ports et les opérateurs de transport intermodal ont eu du mal à s'adapter, car ils ont dû faire face à des horaires imprévisibles, à des emplacements de conteneurs opérationnels bloqués par des piles de

conteneurs vides et à des volumes culminant avec l'entrée en vigueur des plans de relance de Covid-19 et l'augmentation des dépenses de consommation. La consommation mondiale est passée des services aux biens durables, notamment le matériel informatique et le mobilier nécessaire au travail à domicile, les meubles de maison et articles de jardinage, ou encore matériaux et outils de construction, en passant par de gros volumes de fournitures et d'équipements médicaux. Les engorgements logistiques et la flambée des coûts, ainsi qu'une reprise asymétrique et imprévisible, continuent d'accroître l'incertitude. En d'autres termes, le rebond du commerce, combiné aux restrictions induites par la pandémie dans les opérations logistiques (y compris certaines fermetures complètes de ports chinois clés en raison d'épidémies de COVID-19) ont entraîné des pénuries d'équipements et de conteneurs, des services moins fiables, des ports saturés et des délais plus longs, les retards et délais de stockage.

La flambée des tarifs de fret, ainsi que les surtaxes et les frais, ont constitué un défi, en particulier pour les petites économies vulnérables qui disposent de moins de marge de manœuvre pour faire face à la perturbation de la logistique maritime. Les dirigeants de ces économies ont fait part de leurs inquiétudes concernant l'augmentation des prix, la sécurité alimentaire, ainsi que la disponibilité de produits essentiels, tels que les médicaments et les fournitures médicales, pouvant devenir une menace existentielle si aucune gestion rapide et adéquate n'est entreprise.

Le rapport *UNCTAD's Review of Maritime Transport 2021* estime que - si elle se maintient - la flambée actuelle des prix de conteneurs de fret augmentera considérablement les prix à l'importation et à la consommation. Le modèle de simulation de la CNUCED suggère que les niveaux mondiaux des prix à l'importation augmenteront en moyenne de 11 % en raison de l'augmentation des taux de fret. Les plus durement touchés seront les petits États insulaires en développement (PEID), qui devraient faire face à une augmentation cumulée de 24 % avec un décalage d'environ un an. Si les tarifs des conteneurs de fret restent à leurs niveaux élevés actuels, d'ici 2023, les prix à la consommation mondiaux devraient être supérieurs de 1,5 % à ce qu'ils auraient été autrement. Dans les PEID, l'augmentation cumulée des prix à la consommation devrait être de 7,5 % et dans les pays les moins avancés de 2,2 %.

Le rapport *UNCTAD's Review of Maritime Transport 2021* indique également que certaines marchandises seront plus touchées que d'autres par la flambée de ces tarifs. Les produits les plus exposés sont ceux fabriqués par le biais de chaînes d'approvisionnement intégrées. Les processus de production mondialisés impliquent une plus grande utilisation du transport maritime, les biens intermédiaires traversant souvent les frontières plusieurs fois à l'intérieur et entre les régions. C'est le cas, par exemple, des biens d'Asie de l'Est destinés aux principaux marchés d'Amérique du Nord et d'Europe. Pour les ordinateurs et les produits électroniques et optiques, la hausse des prix à la consommation induite par la flambée actuelle des taux de fret pourrait atteindre 11 %.

Des coûts d'expédition plus élevés affecteront également certains produits à faible valeur ajoutée : pour les meubles, par exemple, et les textiles, les vêtements et les produits en cuir, les hausses des prix à la

consommation pourraient être de 10 %. Ces augmentations pourraient éroder les avantages concurrentiels des petites économies qui produisent bon nombre de ces biens. Dans le même temps, ces pays auront plus de mal à importer les machines de haute technologie et les matériaux industriels dont ils ont besoin pour remonter la chaîne de valeur, diversifier leurs économies et atteindre les objectifs de développement durable.

B. Perspectives sur les taux de fret

Il existe un certain nombre de raisons qui suggèrent que les taux de fret resteront plus élevés, au cours de la prochaine décennie, qu'ils ne l'étaient pendant la décennie pré-Covid.

1. Les problèmes liés au Covid prendront un certain temps à être résolus

Les pénuries d'équipement et les navires en attente à Los Angeles et Yantian, en plus des retards antérieurs à Suez, ont une répercussion directe sur les tarifs de fret élevés actuels. La pandémie du COVID-19 avait déjà conduit à laisser des conteneurs aux mauvais endroits, et aujourd'hui encore, le ralentissement des ports et des connexions intermodales, fait qu'un conteneur passe environ 20 % plus longtemps dans le système. Pour l'instant, cela ne s'améliore pas et au contraire, cela s'aggrave.

Au cours des dernières décennies, année après année, les ports ont amélioré leur efficacité et toutes les données disponibles suggèrent que les ports à conteneurs ont enregistré une tendance à long terme vers des délais de rotation plus courts. Au moment de la pandémie du COVID-19, cependant, les choses ont empiré.

Entre le premier semestre 2019 (c'est-à-dire pré-Covid) et le premier semestre 2021, le temps moyen global passé par un porte-conteneurs au port a augmenté de 11,8 %, passant de 16,3 heures au S1 2019 à 18,6 heures au S1 2021. Alors que nous avons espéré que les choses commenceraient à s'améliorer au cours de l'année, malheureusement, les dernières données indiquent que la durée a encore augmenté, au cours du second semestre 2021, avec une moyenne de 19,9 heures au S2 de 2021, soit 19,8 % de plus qu'au S1 de 2019.

La pandémie du COVID 19 a ralenti les processus dans les ports et les connexions intermodales, en raison des fermetures, du personnel portuaire en congé de maladie et des frictions causées par le besoin de distanciation sociale.

Le temps qu'un navire passe au port est déterminé par un certain nombre de variables, y compris l'efficacité des opérations et des procédures des agences gouvernementales. Par exemple, dans certains ports, les opérations ne commencent qu'après inspection de certains documents et du navire par les douanes et autres fonctionnaires.

Pour améliorer les délais d'exécution, les solutions ne sont pas très compliquées. Empiriquement, les investissements dans les infrastructures, la participation du secteur privé aux opérations, la numérisation

et, en général, les solutions ayant trait au commerce et aux transports se sont tous révélés utiles. Mais beaucoup de ces investissements prennent du temps.

2. Les sociétés de transport maritime ont appris à ne plus perdre

Bien que le carnet de commandes actuel s'agrandisse à nouveau, il faut du temps pour construire ces navires. Les porte-conteneurs peuvent s'agrandir un peu, mais à mon avis, un maximum d'EVP sera bientôt atteint. Les plus grands porte-conteneurs actuels sont du même ordre de grandeur que les plus grands pétroliers et vraquiers secs, qui ont atteint leur maximum il y a plusieurs années déjà. Une fois que les coûts marginaux ne seront plus inférieurs aux coûts moyens à long terme, la guerre acharnée des taux ne devrait pas reprendre.

3. Moins des sociétés de transport maritime qu'avant

Nous assistons à un processus continu de consolidation. Pendant des décennies, les navires sont devenus plus gros, tandis que la concurrence et les choix pour les expéditeurs ont diminué. Bien que les sociétés de transport maritime au sein des mêmes alliances se disputent toujours les prix, les options de gestion des capacités et des escales se sont améliorées, du point de vue des sociétés de transport maritime.

Depuis plus d'une décennie, les compagnies maritimes de ligne sont confrontées à des taux de fret très bas. Pour perdurer (sauf pour Hanjin), les coûts unitaires se devaient d'être réduits. Pour réduire les coûts unitaires, les transporteurs ont investi dans des navires toujours plus grands (économies d'échelle) et plus récents (plus économes en carburant). Le problème était que les navires les plus anciens n'étaient pas démolis et que la surcapacité subsistait, ou plutôt s'aggravait.

4. Décarbonisation du transport maritime : Internaliser les coûts externes

La récente évaluation complète de l'impact de la mesure de décarbonisation à court terme de l'OMI par la CNUCED a confirmé que la mesure entraînera des taux de fret légèrement plus élevés et des vitesses légèrement inférieures. Si ces augmentations de coûts de logistique maritime sont faibles, par rapport à la volatilité quotidienne des taux de fret, elles resteront pertinentes pendant de nombreuses années, jusqu'à ce que nous ayons réalisé la transition énergétique du transport maritime. Remarque : ces augmentations de coûts ne signifient pas vraiment des coûts supplémentaires - cela signifie simplement que nous nous dirigeons (enfin) vers une situation où à l'avenir le pollueur paiera également, plutôt que seulement ceux qui ont jusqu'à présent payé le prix du changement climatique.

5. Va-t-on encore construire des navires ?

Le commerce continue de croître, tandis que les navires ralentissent. Avec des navires attendant de décharger à Los Angeles et Yantian (court terme) et ralentissant pour réduire les émissions de CO2 (moyen et long terme), nous aurons besoin de plus de navires. Et ces navires doivent être construits. Parallèlement, confrontés à une transition énergétique et à l'incertitude sur les navires à investir, les

armateurs risquent d'attendre un peu plus longtemps que d'habitude avant de pouvoir passer une nouvelle commande. L'équilibre entre l'offre et la demande pourrait encore pencher vers une demande non satisfaite de capacité de transport de conteneurs. Et comme nous venons de le voir lors de la pandémie de Covid, une petite pénurie de conteneurs ou de navires peut avoir un fort impact sur les taux de fret.

6. La prime de risque

Comme les taux de fret sont devenus plus volatils, sur tous les marchés financiers, les investisseurs exigeraient un taux de retour sur investissement plus élevé qu'en période de revenus stables. Du côté des clients également, les expéditeurs qui sont confrontés à des retards et à une pénurie de capacité seront prêts à payer plus, en particulier pour les tarifs contractuels à plus long terme, pour s'assurer d'avoir accès à la capacité de transport dont ils ont besoin.

Sur le long terme

Les sommets historiques actuels des taux de fret sont en grande partie dus aux chocs induits par la pandémie et aux fluctuations à la hausse inattendues de la demande de transport maritime. Mais à plus long terme, les tarifs maritimes et portuaires sont déterminés par des facteurs structurels, tels que les infrastructures portuaires, les économies d'échelle, les déséquilibres commerciaux, les échanges et la connectivité maritime, qui ont tous des effets durables sur les coûts du transport maritime et la compétitivité commerciale.

La pandémie a accéléré la demande croissante du commerce électronique et, en même temps, a favorisé la poursuite de la numérisation. Les avancées technologiques visent à aider l'industrie du transport maritime et des ports à poursuivre ses opérations tout en minimisant les interactions et les contacts physiques. Le futur équilibre offre/demande sera également impacté par les exigences réglementaires visant à favoriser la décarbonation du transport maritime, dont le coût se traduira inévitablement par des tarifs de transport plus élevés pour les chargeurs et, en fin de compte, pour les consommateurs.

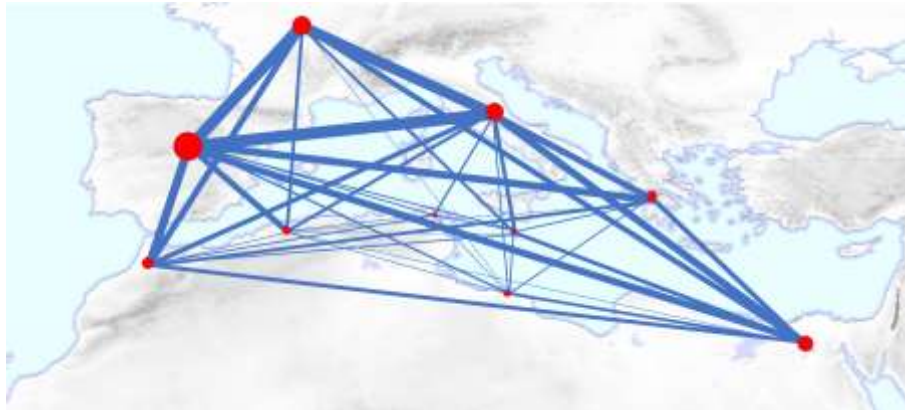
À très long terme, les coûts de transport vont baisser. Une fois que nous aurons réussi la transition énergétique dans le transport maritime, en transférant comme il faut « l'énergie renouvelable vers X », réduisant ainsi les coûts marginaux de l'énergie par tonne-mile, le transport maritime deviendra moins cher que jamais. Comme les navires iront plus vite, nous aurons besoin de moins de navires pour un même volume de commerce.

C. Services maritimes intra-régionaux en Méditerranée

Alors que les sections A et B portaient sur les tarifs de fret mondiaux et interrégionaux, les données concernant pour les voies commerciales conteneurisées intrarégionales individuelles ne sont pas disponibles. Sachant que les économies d'échelle, la facilitation du commerce et une meilleure

connectivité peuvent tous contribuer à réduire les tarifs du fret (voir [Chapitre 3 de l'UNCTAD's Review of Maritime Transport 2021](#)), en examinant le nombre des sociétés de transport maritime fournissant des services depuis/vers différents pays méditerranéens, on peut, en toute sécurité, supposer que ces tarifs, pour les principaux pays européens de la Méditerranée seront inférieurs à ceux des pays d'Afrique du Nord.

Figure 3. Services de transport maritime direct parmi 10 pays méditerranéens sélectionnés



Source : CNUCED, sur la base des données fournies par MDS Transmodal.

Remarques : L'épaisseur des lignes est proportionnelle au nombre d'entreprises fournissant des services directs entre pays partenaires. La taille du cercle est proportionnelle au nombre total d'entreprises fournissant des services directs depuis/vers le pays.

La Figure 3 représente les liaisons maritimes entre dix pays de la Méditerranée occidentale et centrale, montrant le nombre d'entreprises qui fournissent des services directs entre deux pays. Les pays sans liaisons directes entre eux (comme la Tunisie – l'Égypte ou le Maroc – la Libye) doivent commercer entre eux en utilisant les services de transbordement. Les pays les mieux connectés de la Méditerranée, à la fois avec le reste du monde et entre eux, sont la France, l'Italie et l'Espagne.

D. Que peuvent faire les décideurs politiques pour améliorer la logistique maritime et réduire les tarifs du fret ?

Les niveaux records mondiaux des taux de fret sont hors de portée des décideurs nationaux. Cependant, à moyen et à long terme, trois [domaines politiques clés sont recommandés](#).

1. Facilitation du commerce et numérisation des chaînes d'approvisionnement résilientes.

Pour réduire la congestion des ports et des transports intermodaux, les solutions classiques de facilitation du commerce et des transports sont plus importantes que jamais. Les responsables des agences frontalières, les travailleurs portuaires et les opérateurs de transport ont reconnu la nécessité de réduire les contacts physiques, tout en maintenant les navires en mouvement, les ports ouverts et le

commerce transfrontalier fluide. Les solutions [d'échanges proposées par la CNUCED](#) contribuent à atteindre l'objectif de faciliter le commerce et les transports tout en protégeant la population du virus. De nombreuses mesures dépendent de la numérisation des procédures commerciales, y compris dans le transport maritime. Des progrès importants ont été réalisés pendant la pandémie, et il est maintenant important de verrouiller les progrès réalisés pendant le confinement.

2. Suivi, traçage et prévision

La récente pénurie de conteneurs et d'équipements maritimes a pris les intervenants par surprise. Le suivi des escales et des horaires des lignes, ainsi qu'un meilleur traçage et l'optimisation des escales, font partie des enjeux couverts par le domaine en plein essor de l'informatique maritime. Les décideurs politiques doivent promouvoir la transparence et encourager la collaboration, tout au long de la chaîne d'approvisionnement maritime, tout en veillant à ce que les éventuels abus de pouvoir de marché soient maîtrisés ou prévenus.

Lors de la planification et du financement de plans de relance financière à grande échelle, il est important d'évaluer si le port national et le système de transport intermodal sont capables de gérer les volumes supplémentaires de commerce extérieur qui seront générés par la nouvelle demande induite par les dépenses de consommation.

3. Concurrence dans le transport maritime

Les sociétés de transport maritime ont enregistré des taux de rendement record pendant la pandémie, avec des bénéfices d'exploitation à deux chiffres pour certains transporteurs de conteneurs en 2020 et 2021. Les expéditeurs ont souligné qu'ils n'avaient pas accès à des conteneurs vides pour les exportations et faisaient face à des départs à vide, ainsi qu'à des taux de fret élevés, et les autorités de la concurrence enquêtaient sur des comportements potentiellement abusifs.

Bien que plusieurs raisons puissent expliquer la pénurie de conteneurs et de capacité d'approvisionnement des navires, notamment la nature perturbatrice de la pandémie et les restrictions associées, il est également important de veiller à ce que les autorités nationales de la concurrence puissent surveiller les taux de fret et le comportement du marché. Il demeure important que les décideurs politiques continuent de renforcer les autorités nationales de la concurrence dans le domaine du transport maritime et veillent à ce qu'elles soient prêtes à assurer la surveillance réglementaire requise.