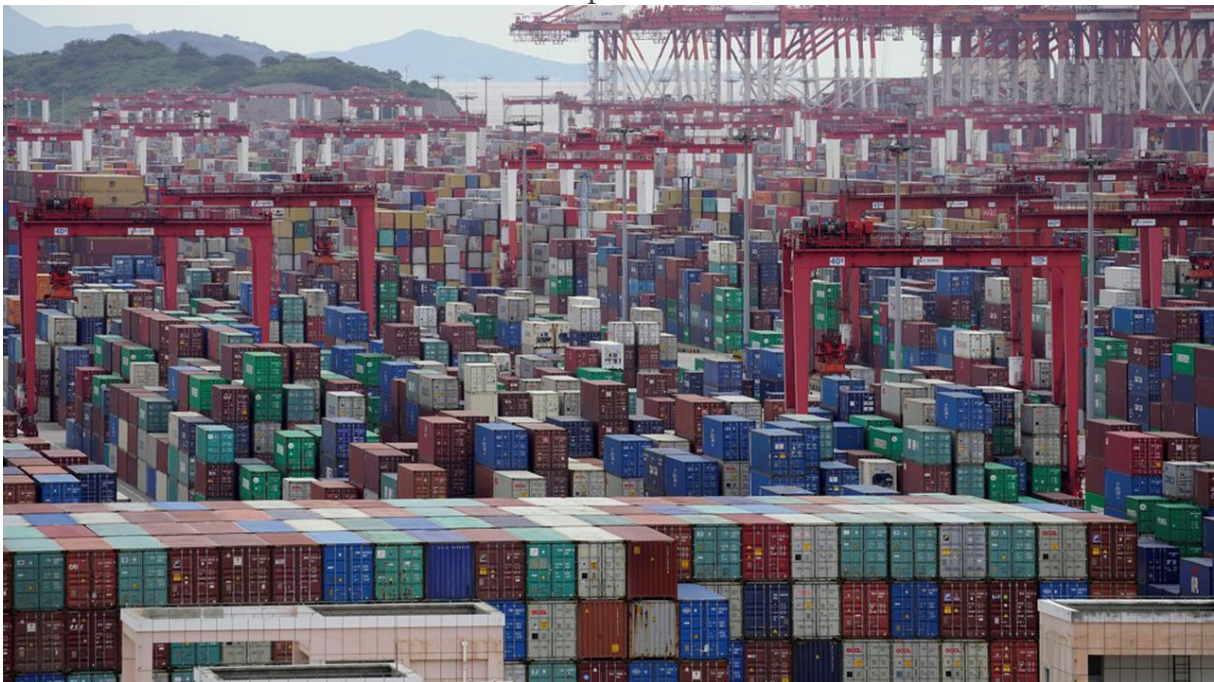


Commerce : l'explosion du coût du fret maritime ravive l'inflation

En l'espace d'une année, le coût du fret maritime a été multiplié par sept. Ces tensions vont inexorablement se transmettre au niveau des prix à l'importation et de l'inflation partout dans le monde. La croissance du transport maritime est appelée à refluer dans les prochaines années.



Le port de Shanghai a connu une envolée du coût du fret maritime par conteneur dont les prix ont été multipliés par sept en un an. (Aly Song/REUTERS)

Par [Richard Hiault](#)

Publié le 18 nov. 2021

En juin 2020, le coût pour un conteneur standard de 20 pieds (environ 6 mètres) entre le port de Shanghai et un port européen s'élevait à 1.000 dollars. Six mois plus tard, il avait été multiplié par quatre. Et, à la fin juillet 2021, il culminait à... 7.395 dollars.

La forte reprise économique mondiale, cette année, s'accompagne non seulement d'un envol des prix du fret maritime mais également de [retards de livraisons par manque de main-d'oeuvre](#), d'une pénurie de conteneurs, de [fermetures temporaires de ports](#), notamment en Chine, ou accidents de parcours à l'instar du porte-conteneurs « Ever Given » bloqué dans le canal de Suez.

Dans sa revue annuelle du transport maritime, publiée jeudi, la Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (Cnuced) avertit que les prix mondiaux à la consommation vont considérablement augmenter au cours de l'année à venir « jusqu'à ce que les perturbations de la chaîne d'approvisionnement maritime soient débloquées et que les contraintes portuaires et les inefficacités des terminaux soient éliminées ».

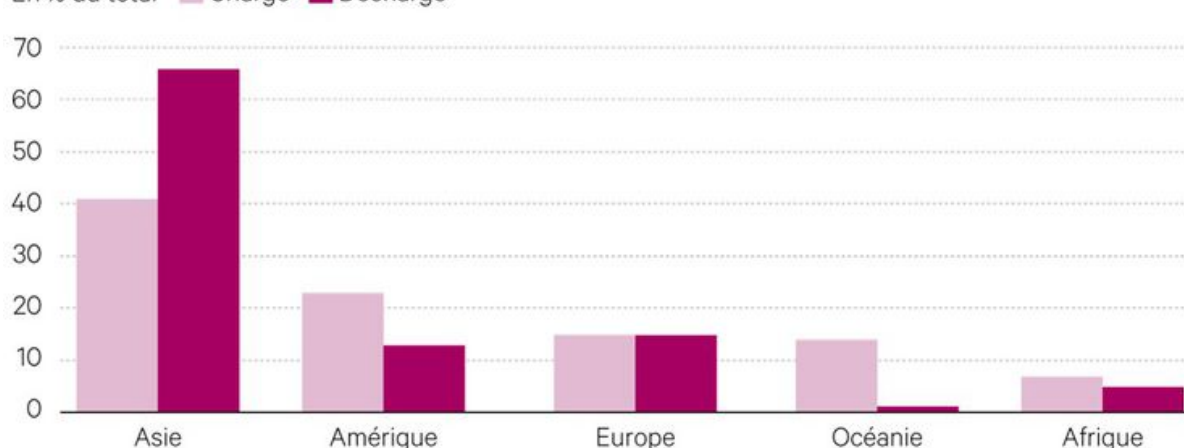
L'inflation progresse

Selon elle, si la [flambée actuelle des taux de fret](#) par conteneur se maintient, elle pourrait, au niveau mondial, se traduire par une hausse de 11 % des prix à l'importation et gonfler le niveau des prix à la consommation de 1,5 % d'ici à 2023. Dans ce domaine, ce sont les petits Etats insulaires en développement qui paieraient le prix fort avec une envolée de l'inflation de 7,5 %. Pour les ordinateurs, les produits électroniques et les produits d'optiques, par exemple, la hausse des prix à la consommation induite par la flambée actuelle des taux de fret pourrait être de 11 %.

Les produits fabriqués par l'intermédiaire de chaînes d'approvisionnement intégrées sont les plus exposés à ces hausses de prix. Logique, lorsque le processus de production est mondialisé et implique une plus grande utilisation du transport maritime. Les produits d'Asie de l'Est destinés aux principaux marchés d'Amérique du Nord et d'Europe sont concernés au premier chef. « Pour les ordinateurs, les produits électroniques et les produits d'optiques, par exemple, la hausse des prix à la consommation induite par la flambée actuelle des taux de fret pourrait être de 11 % », précise la revue.

Commerce maritime en 2020

En % du total



« LES ÉCHOS » / SOURCE : CNUCED

L'Asie domine le commerce maritime - Cnuced

Le renchérissement des coûts du fret maritime affectera également certains produits à faible valeur ajoutée. « Pour les meubles, les textiles, les vêtements et les articles

en cuir, les hausses de prix à la consommation pourraient atteindre les 10 % », souligne encore l'étude. Les produits en caoutchouc et en plastique (+ 9,4 %), les produits pharmaceutiques et le matériel électrique (+7,5 %), les automobiles (+6,9 %) ou les machines et l'équipement (+ 6,4 %) verront aussi leur prix progresser.

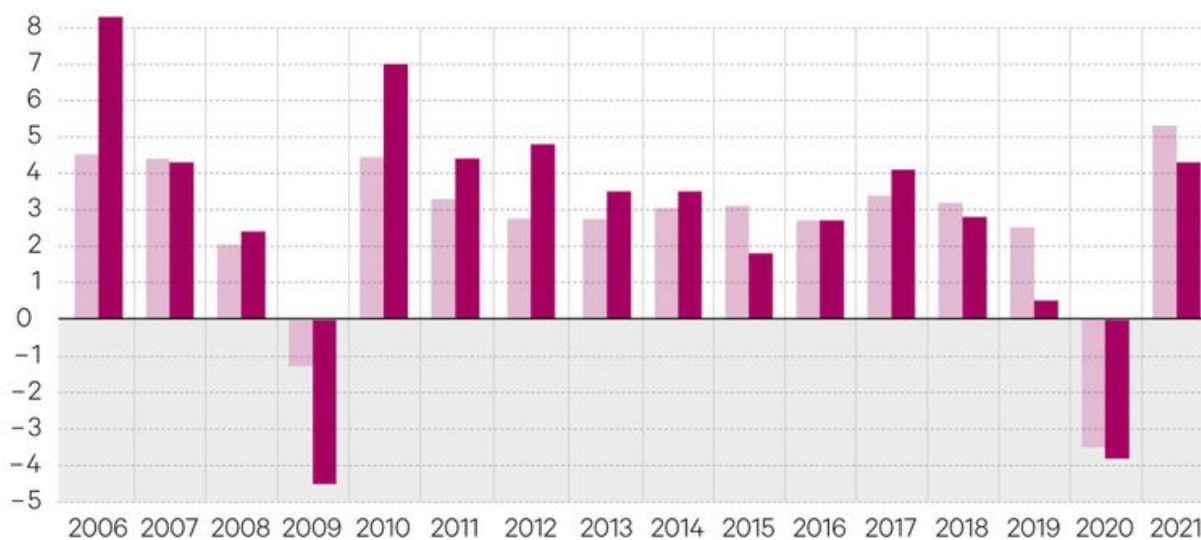
Craintes sur la production

Résultat, ces augmentations pourraient éroder les avantages concurrentiels des petites économies en développement qui produisent ce type de biens de consommation. De leur côté, les pays industrialisés ne seront pas non plus épargnés. Les perturbations actuelles du transport maritime menacent même de saper la reprise. Aux Etats-Unis et dans la zone euro, avance la CnuCED, une augmentation de 10 % des taux de fret par conteneur pourrait entraîner une contraction cumulée de la production industrielle d'environ 1 %. La Chine, elle ne verrait qu'une contraction de sa production de 0,2 %.

Face à ces difficultés, les volumes du commerce maritime devraient s'inscrire en repli dans les prochaines années. En 2020, au plus fort de la pandémie au niveau mondial, les échanges par voie maritime s'étaient contractés de 3,8 % avant de connaître un formidable rebond cette année à 4,3 %.

Evolution du PIB mondial et du commerce maritime mondial

En % ■ PIB ■ Commerce maritime



* LES ÉCHOS * / SOURCE : CNUCED

Le commerce maritime a vivement rebondi cette année - CnuCED

La CnuCED s'attend à ce que la croissance annuelle du commerce maritime entre 2022 et 2026 ralentisse. Elle devrait s'établir en moyenne à 2,4 % par an, contre 2,9 % au cours des deux dernières décennies.

L'étude met notamment en exergue les contraintes d'offre de transport maritime. Certes, sur les douze mois de 2020, la flotte commerciale mondiale a augmenté de 3 % pour atteindre près de 100.000 navires de 100 tonneaux de jauge brute et plus. Mais, depuis 2011, le taux de croissance de la flotte n'a pas cessé de ralentir. La flotte mondiale vieillit.

Au début de l'année, environ 30 % de la capacité de charge de la flotte mondiale concernait des navires âgés de cinq à neuf ans. Depuis 2017, ces bateaux représentent la proportion la plus élevée d'offre de transport. Mais cette part diminue tandis que celle des navires plus âgés (10 à 14 ans) augmente régulièrement. Un fait inquiétant alors que l'industrie du transport maritime va devoir moderniser ses navires pour abaisser ses émissions de carbone dans le cadre de la lutte contre le réchauffement climatique.

Richard Hault