



Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement

Distr. générale
12 septembre 2022
Français
Original : anglais

Conseil du commerce et du développement

Commission du commerce et du développement

Treizième session

Genève, 21-25 novembre 2022

Point 7 de l'ordre du jour provisoire

La géographie du commerce et la reconfiguration des chaînes d'approvisionnement : implications pour le commerce, les chaînes de valeur mondiales et le transport maritime

Note du secrétariat de la CNUCED*

Résumé

La géographie du commerce est intrinsèquement liée aux chaînes de valeur mondiales, car une part croissante des échanges consiste en des envois internationaux de produits non finis et de composants au sein de chaînes d'approvisionnement de plus en plus complexes. Elle a radicalement changé ces dernières décennies sous l'effet de la libéralisation du commerce, du progrès technologique et de la redistribution des avantages comparatifs. Elle a aussi été modifiée par la diminution des coûts du commerce, elle-même due à la mise en œuvre de réformes en faveur de la facilitation du commerce et à l'amélioration des services de transport, maritime notamment.

Environ 80 % des marchandises échangées à l'échelle mondiale sont acheminées par la mer. Le volume du commerce maritime par personne a doublé au cours des cinq dernières décennies. Des données de la CNUCED montrent que les pays en développement ont intensifié et réorienté leur participation au commerce maritime tout au long de cette période. Dans les années 1970, ces pays étaient essentiellement des exportateurs de matières premières et de pétrole, qu'ils expédiaient en vrac, mais aujourd'hui, nombre d'entre eux participent aux chaînes de valeur mondiales et à la production d'articles manufacturés, qui sont expédiés en conteneurs. En ce qui concerne les services logistiques, les dépenses de stockage ont baissé au fil des ans tandis que les coûts des services de transport ont augmenté avec l'essor de la méthode de production juste à temps et l'amélioration des services de logistique et de facilitation du commerce.

Ces tendances à long terme sont toutefois en train d'évoluer, de sorte que les entreprises et les décideurs doivent revoir certaines de leurs hypothèses fondamentales quant au progrès constant des services de logistique commerciale. La crise actuelle des chaînes d'approvisionnement, conjuguée aux enjeux liés à la transition énergétique et à la situation géopolitique, soulève des questions sur l'avenir de la géographie du commerce, du transport maritime et des chaînes d'approvisionnement.

* La mention d'une entreprise ou d'un procédé breveté n'implique aucune approbation de la part de l'Organisation des Nations Unies.



Introduction

1. Ces deux dernières années, le monde s'est vu rappeler à quel point le transport maritime était nécessaire au bon fonctionnement des chaînes d'approvisionnement, à l'acheminement de biens essentiels et au maintien de prix à la consommation raisonnables. La géographie du commerce (« qui échange quoi avec qui ») dépend dans une large mesure des services portuaires et maritimes, puisque plus de 80 % des marchandises échangées sont acheminées par la mer.

2. La présente note porte sur la relation mutuelle entre la géographie du commerce et les services de transport indispensables à l'acheminement des produits issus de ce commerce. Le volume des biens échangés et les coûts du transport de ces biens influent l'un sur l'autre : la baisse des coûts du transport entraîne une augmentation du volume du commerce et l'expansion des chaînes de valeur mondiales, tandis que, à long terme, l'augmentation du volume du commerce tire les coûts du transport vers le bas. Si tout se passe bien, un cercle vertueux se met en place. Cependant, la crise actuelle du secteur de la logistique maritime, qui a déjà modifié la structure des échanges commerciaux et perturbé les opérations logistiques, pèse directement sur le volume des biens échangés comme sur les coûts du transport.

3. Dans le chapitre I de la présente note, la CNUCED analyse les tendances historiques de la géographie du commerce maritime et des services de logistique maritime. Dans le chapitre II, elle évoque l'actuelle crise des chaînes d'approvisionnement et ses potentielles répercussions sur les tendances décrites au chapitre I. Dans le chapitre III, elle s'intéresse à l'évolution future de la géographie du commerce et aux enseignements à tirer du point de vue de l'action des pouvoirs publics.

I. L'évolution historique de la géographie du commerce maritime et des services de logistique maritime

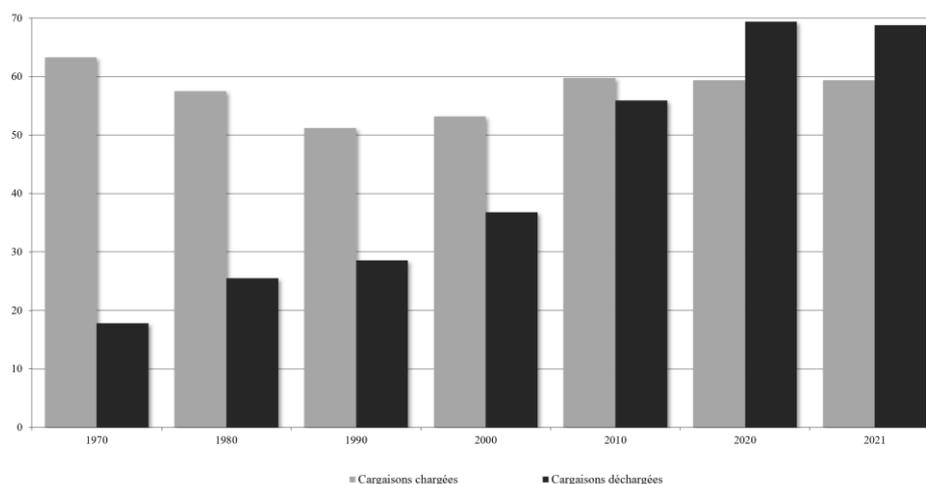
A. La géographie du commerce maritime

Les pays en développement ont augmenté leur part dans le commerce maritime, en particulier dans les importations maritimes

4. La géographie du commerce maritime a connu des changements fondamentaux ces dernières décennies. Il y a un demi-siècle, les pays en développement étaient essentiellement des fournisseurs de matières premières. Ils exportaient de grandes quantités de pétrole, de minerai de fer, de charbon et de céréales, tandis que les pays industrialisés et développés exportaient principalement des produits manufacturés, dont le volume était moindre, mais la valeur unitaire plus élevée. Aujourd'hui, la situation est radicalement différente. De nombreux pays en développement, dont la Chine, sont devenus des puissances manufacturières et participent aux chaînes de valeur mondiales : ils importent de l'énergie et des matières premières, et exportent des produits manufacturés¹.

¹ Organisation de coopération et de développement économiques, 2015, « The participation of developing countries in global value chains: Implications for trade and trade-related policies », Summary paper, Paris.

Figure 1
Part des pays en développement dans le commerce maritime



Source : CNUCED, *Étude sur les transports maritimes*, éditions 1971, 1981, 1991, 2001, 2011 et 2021, et *Étude sur les transports maritimes 2022*, à paraître (publication des Nations Unies, numéro de vente E.22.II.D.42, Genève).

Note : Les cargaisons chargées correspondent aux exportations maritimes et les cargaisons déchargées aux importations maritimes.

5. Le virage décrit ci-dessus est visible dans les statistiques de la CNUCED sur le commerce maritime (fig. 1). La part des pays en développement dans le volume des importations maritimes est passée de moins de 18 % en 1970 à environ 69 % dans les années 2020. Les activités de transport international et les services logistiques ayant progressivement gagné en efficacité (voir le chapitre suivant), les différentiels de coût du travail entre pays ont entraîné la construction d'usines dans les pays en développement, qui ont donc importé davantage de biens intermédiaires et de matières premières. Parallèlement, les pays en développement sont aussi devenus des marchés de consommation de plus en plus importants à mesure que leur part du revenu mondial grossissait.

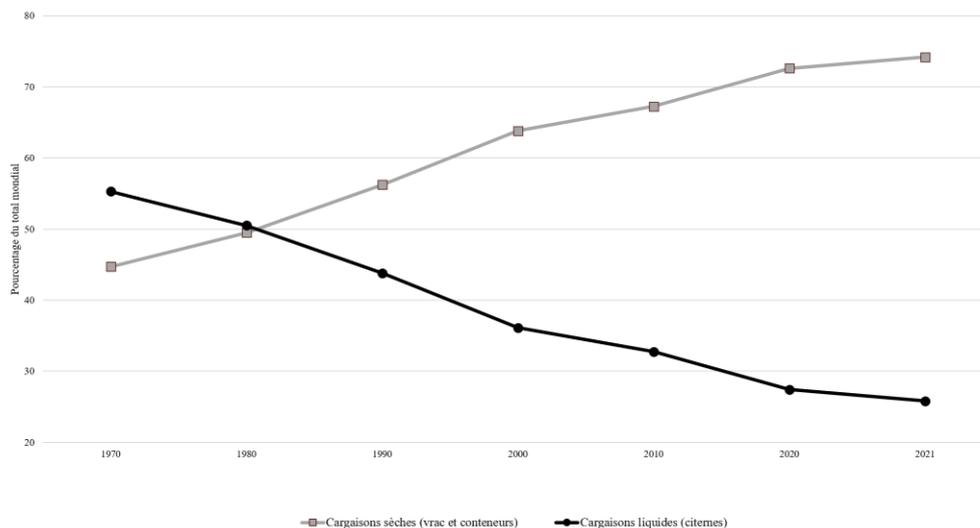
Moins de pétrole, plus de vrac sec et de marchandises conteneurisées

6. La composition des cargaisons (fig. 2) illustre également l'évolution de la géographie du commerce maritime. En 1970, le pétrole et autres produits transportés par des navires-citernes constituaient plus de la moitié du commerce maritime mondial. Aujourd'hui, les cargaisons sèches (vrac et conteneurs) représentent près des trois quarts du volume des marchandises échangées.

7. Plusieurs facteurs sont à l'origine de cette tendance. L'expansion des chaînes de valeur mondiales et la mondialisation croissante de la production exigent le transport d'un volume de plus en plus grand de matières premières (minerai de fer, par exemple) et de biens intermédiaires (marchandises conteneurisées, notamment), tandis que l'amélioration progressive de l'efficacité énergétique contribue à faire baisser la demande de marchandises transportées par des navires-citernes².

² Enerdata, 2022, « World energy and climate statistics: Yearbook 2022 – Energy intensity », disponible à l'adresse <https://yearbook.enerdata.net/total-energy/world-energy-intensity-gdp-data.html> (date de consultation : 29 août 2022).

Figure 2
**Parts respectives des cargaisons sèches et des cargaisons liquides
 dans le commerce maritime mondial**



Source : CNUCED, *Étude sur les transports maritimes*, éditions 1971, 1981, 1991, 2001, 2011 et 2021, et *Étude sur les transports maritimes 2022*, à paraître.

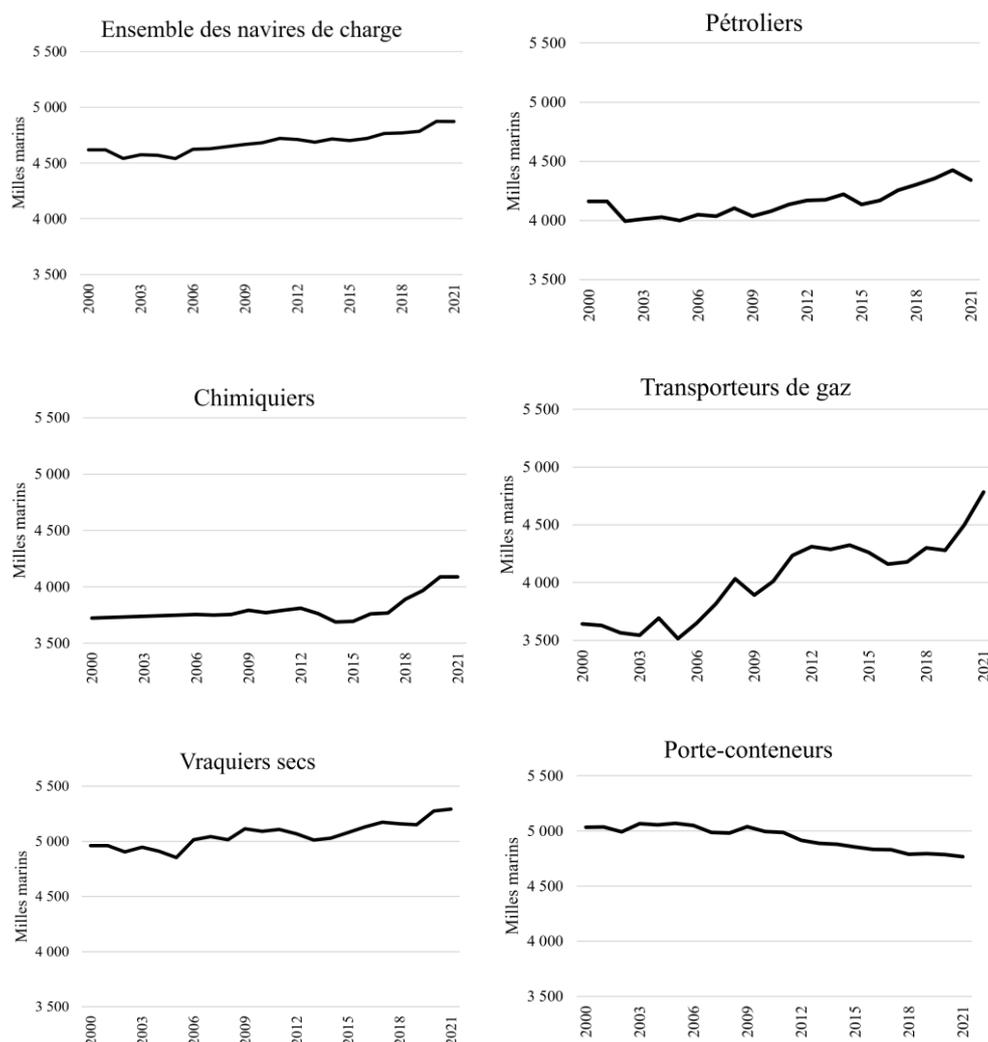
La longueur des trajets augmente pour toutes les cargaisons à l'exception des conteneurs

8. La longueur moyenne des trajets maritimes a augmenté ces dernières décennies (fig. 3). La croissance du transport de produits de base sur de longues distances (exportations de minerai de fer du Brésil vers la Chine et le Japon, exportations de gaz naturel liquéfié depuis la Trinité-et-Tobago, exportations de céréales et autres denrées alimentaires d'un continent à l'autre, etc.) a entraîné une augmentation du nombre de kilomètres parcourus par tonne de marchandises.

9. L'exception est le commerce de marchandises conteneurisées, puisque les taux de croissance les plus élevés ont été enregistrés sur des itinéraires intra-asiatiques, qui desservent des chaînes d'approvisionnement intrarégionales, de sorte que la distance typiquement parcourue par un conteneur a baissé.

10. Pour ce qui est de l'avenir, ces diverses tendances ne peuvent être simplement extrapolées. La géographie du commerce sera influencée par une série de changements imminents, parmi lesquels l'évolution du paysage géopolitique, la transition énergétique et la transformation du secteur de la logistique maritime.

Figure 3
Distance parcourue par tonne de fret maritime (2000-2021)



Source : CNUCED, d'après des données fournies par Clarksons Research Services.

B. La logistique maritime dans le contexte du commerce international

Le transport maritime est une activité mondialisée

11. S'agissant des services portuaires et maritimes qui sous-tendent le commerce international de marchandises, on observe une tendance constante à l'amélioration, à la conteneurisation et à la mondialisation du transport maritime.

12. Il convient de mentionner que la notion de géographie du commerce s'applique aussi aux services de transport maritime, qui sont caractérisés par l'intervention d'une multitude de pays à différents stades de leur prestation. Le premier constructeur de navires est la Chine, la Grèce compte plus d'armateurs qu'aucun autre pays, le plus grand transporteur est implanté en Suisse, le Panama compte le plus grand nombre de navires immatriculés sous son pavillon, les Philippines sont le premier pourvoyeur de gens de mer et plus de la moitié des pièces de navires mis au rebut (en poids) sont recyclées au Bangladesh³.

13. La possibilité d'acquérir des biens intermédiaires auprès de différents fournisseurs est le fondement d'un système de transport maritime international à la fois global et efficace, et

³ CNUCED, *Étude sur les transports maritimes*, éditions 1971, 1981, 1991, 2001, 2011 et 2021, et base de données UNCTADstat.

ce système a alimenté la croissance du commerce maritime au cours des dernières décennies. À l'échelle mondiale, le nombre de tonnes de marchandises acheminées par la mer, par an et par habitant, a doublé entre 1970 et aujourd'hui, passant de 0,7 à 1,4 tonne.

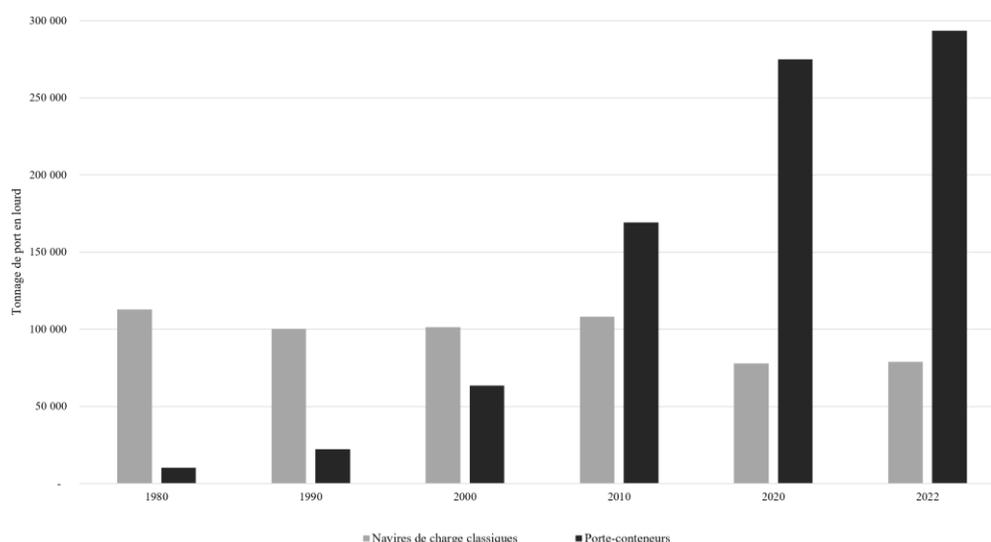
Conteneurisation

14. Sans la conteneurisation, la mondialisation de la production telle qu'on la connaît aujourd'hui n'aurait pas été possible⁴. Dans le même temps, la dépendance à l'égard du transport conteneurisé est au centre des débats dans le contexte de l'actuelle crise des chaînes d'approvisionnement, qui est avant tout due à des perturbations du transport maritime par conteneurs, des activités portuaires et des connexions intermodales.

15. La meilleure illustration de l'essor de la conteneurisation est sans doute la croissance de la flotte mondiale de porte-conteneurs, qui peut être mise en regard de celle des navires de charge classiques (fig. 4). Avant l'ère de la conteneurisation, les navires de charge classiques acheminaient des marchandises via les lignes régulières. Aujourd'hui, ils ne servent plus qu'à transporter des cargaisons spéciales et certaines marchandises sèches qu'il n'est pas possible d'expédier en vrac ou en conteneurs.

Figure 4

La flotte mondiale de navires de charge classiques et de porte-conteneurs



Source : Calculs de la CNUCED, d'après la base de données UNCTADstat.

Note : chiffres au 1^{er} janvier.

16. En 1980, le tonnage des navires de charge classiques était 11 fois supérieur à celui des porte-conteneurs. Aujourd'hui, le tonnage de port en lourd de la flotte de porte-conteneurs est 3,7 fois plus élevé que celui de la flotte de navires de charge classiques, qui est en déclin.

L'amélioration des services logistiques permet de réduire les stocks

17. L'analyse des coûts logistiques révèle que les coûts de transport ont augmenté tandis que les dépenses de stockage ont diminué. L'efficacité croissante des services de facilitation des transports et du commerce permet d'accélérer la production et d'employer davantage la méthode de production juste à temps.

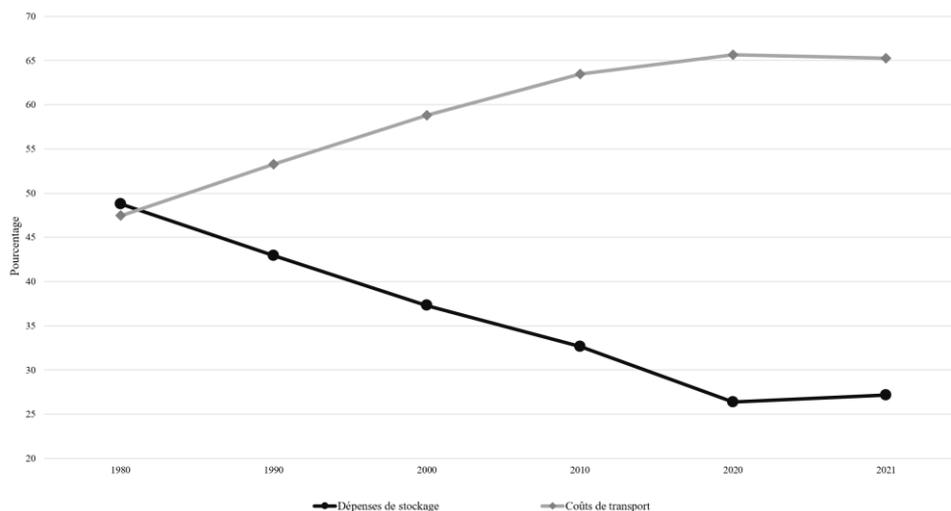
18. Il n'existe pas de données mondiales sur l'évolution des coûts logistiques, mais le cas des États-Unis d'Amérique peut faire office d'exemple (fig. 5). En 1980, aux États-Unis, plus de la moitié des dépenses logistiques étaient consacrées au stockage, tandis qu'en 2020, les coûts de transport étaient deux fois supérieurs aux dépenses de stockage. Il ne faut pas en

⁴ CNUCED, 2018a, *50 years of Review of Maritime Transport, 1968–2018: Reflecting on The Past, Exploring the Future* (publication des Nations Unies, Genève) ; Levinson M., 2016, *The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*, deuxième édition, Princeton University Press, New Jersey, États-Unis d'Amérique.

déduire que le transport est devenu plus cher, mais plutôt que la demande de services de transport a augmenté à mesure que les coûts de transport ont diminué et que la méthode de production juste à temps s'est développée. Cette tendance s'est poursuivie jusqu'en 2021.

Figure 5

Parts respectives des coûts de transport et des dépenses de stockage dans le montant total des dépenses de logistique aux États-Unis



Source : CNUCED, d'après des données tirées des éditions 1981, 1991, 2001, 2011, 2021 et 2022 du *State of Logistics Report*, publication annuelle du Conseil des professionnels de la gestion des chaînes d'approvisionnement.

Note : Le total n'est pas égal à 100 % parce que les dépenses administratives et autres dépenses logistiques ne sont pas représentées.

19. Comme le montre la figure 5, les dépenses de stockage ont augmenté plus que les coûts de transport entre 2020 et 2021, rompant avec une tendance installée de longue date. Cette situation est due, au moins en partie, aux problèmes que connaît le système logistique (taux de fret élevés, engorgement, délais de livraison allongés, etc.).

20. Dans le chapitre suivant, la question est posée de savoir si cette rupture amorcera une inversion de tendance à long terme ou est seulement un accroc, après lequel la part des dépenses de stockage repartira à la baisse.

II. La crise des chaînes d'approvisionnement

A. Les problèmes de la logistique maritime

Évolution de l'offre et de la demande

21. La crise des chaînes d'approvisionnement et ses causes ont été analysées en détail par la CNUCED⁵. Pendant la pandémie de maladie à coronavirus (COVID-19), deux phénomènes se sont produits. Premièrement, l'offre de services portuaires, de services maritimes et de services de transport intermodal s'est contractée en raison des mesures de confinement et de distanciation physique, du manque de personnel, de la nécessité de procéder à des contrôles supplémentaires et de l'engorgement créé par le déclenchement de la pandémie, qui a contraint des navires à sauter des escales, de sorte que des conteneurs sont restés à quai. Ainsi, les escales des porte-conteneurs étaient 20 % plus longues à la fin de l'année 2021 qu'avant la pandémie. Deuxièmement, la demande de marchandises conteneurisées, elle, n'a pas faibli, contrairement à ce qu'on aurait initialement pu croire au

⁵ CNUCED, 2021a, *Review of Maritime Transport 2021* (publication des Nations Unies, numéro de vente E.21.II.D.21, Genève) ; voir aussi « COVID-19 response and recovery » (<https://unctad.org/programme/covid-19-response-and-recovery>) et TD/B/C.I/MEM.7/26.

vu du ralentissement de l'activité économique. Au contraire, dans certains pays clefs, elle a augmenté du fait des plans de relance mis en place et de la réorientation des dépenses de consommation, avec un glissement des services (restaurants, cinéma, coiffeur, voyages, etc.) vers les biens manufacturés, qui sont faciles à commander sur les plateformes de commerce électronique, mais doivent être produits et expédiés⁶.

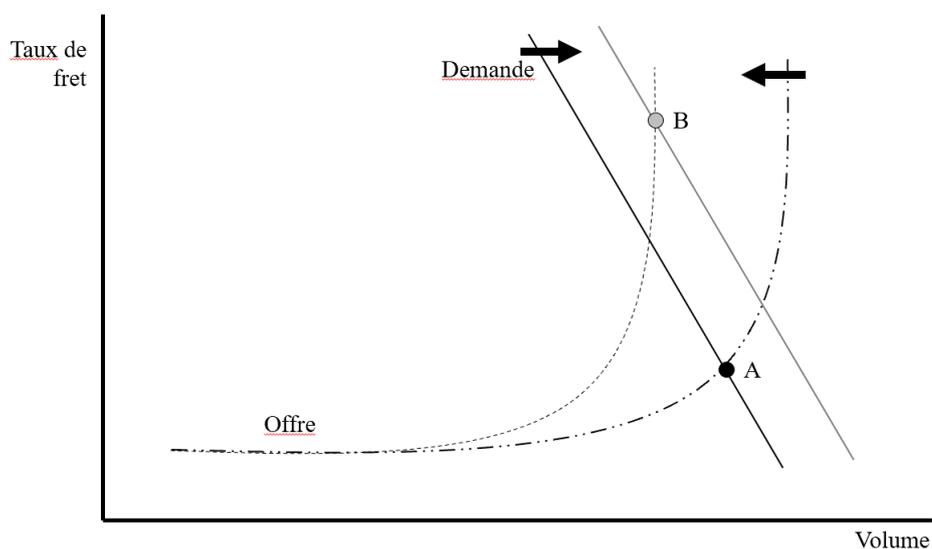
22. Les marchés du transport maritime sont caractérisés par une courbe de demande à pente relativement prononcée, car les coûts de transport ne représentent qu'une partie du prix final des marchandises commercialisées. La courbe d'offre, en revanche, est dans un premier temps plutôt plate, les coûts marginaux étant faibles une fois qu'un navire est construit et prêt à prendre la mer, mais elle devient particulièrement raide dès que la limite de capacité est atteinte.

23. Une grande partie des biens commandés pendant la pandémie sont produits en Asie de l'Est, principalement en Chine, et c'est dans un premier temps sur la côte ouest des États-Unis que l'engorgement, mesuré en nombre de conteneurs bloqués à quai, a été le plus marqué, avant de devenir également problématique en Chine et sur la côte est des États-Unis, plus récemment. Le blocage des navires dans les ports et au mouillage a entraîné un déplacement de la courbe d'offre vers la gauche, tandis que l'augmentation du nombre de commandes de biens manufacturés a provoqué un déplacement de la courbe de demande vers la droite (fig. 6).

24. L'effet conjugué des deux déplacements a conduit à une hausse du taux de fret. La figure 6 montre comment le taux de fret passe de A à B lorsque ces deux déplacements se produisent sur les marchés du transport maritime.

Figure 6

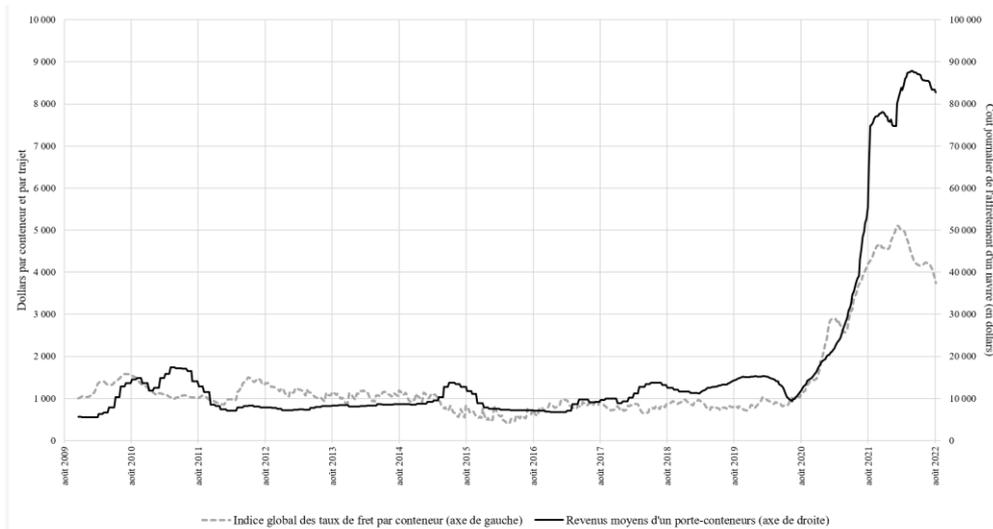
Modélisation du déplacement des courbes de la demande et de l'offre de services de transport maritime par conteneurs



Source : Secrétariat de la CNUCED.

⁶ CNUCED, 2022a, *Key Statistics and Trends in International Trade 2021: The Effects of the COVID-19 Pandemic on International Trade* (publication des Nations Unies, numéro de vente E.22.II.D.7, Genève).

Figure 7
**Taux de fret spot pour les conteneurs et taux d'affrètement des porte-conteneurs
 (octobre 2009-août 2022)**



Source : CNUCED, d'après des données fournies par Clarksons Research Services.

25. La figure 7 montre l'évolution des taux de fret spot et des revenus des porte-conteneurs. Cette évolution cadre avec la situation hypothétique qu'illustre la figure 6. Le taux d'affrètement des porte-conteneurs a augmenté encore plus que le taux de fret spot facturé par les transporteurs. Le taux d'affrètement correspond au prix que les compagnies de transport maritime par conteneurs, qui ne possèdent qu'environ la moitié des navires qu'elles exploitent, doivent payer à des armateurs indépendants pour affréter les navires dont elles ne sont pas propriétaires. Le taux de fret spot correspond au prix que les compagnies de transport maritime par conteneurs facturent aux importateurs et aux exportateurs pour le transport de leurs marchandises. Ces deux taux ont atteint des sommets historiques au début de l'année 2022, mais sont repartis à la baisse depuis.

Au-delà de la hausse des taux de fret : la détérioration de la connectivité

26. Au-delà des taux de fret élevés, la crise a aussi entraîné une baisse historique du taux de ponctualité des navires, un encombrement des ports, des retards, des surfrets et la redirection de navires. Certains pays de petite taille, parmi lesquels des petits États insulaires en développement, ont vu leur connectivité baisser parce que des navires étaient redirigés vers des marchés plus lucratifs.

27. La crise provoquée par la pandémie de COVID-19 est aggravée par certains faits nouveaux, qui ont eus aussi des répercussions sur le transport maritime, comme la guerre en Ukraine et d'autres événements politiques. La nécessité de respecter les règlements que les pays ont adoptés ou sont en passe d'adopter aux niveaux national et multilatéral en vue de réduire les émissions, y compris ceux de l'Organisation maritime internationale, va également peser sur les taux de fret et l'offre de navires. Certes, les taux de fret et d'affrètement ont commencé à baisser, mais il est peu probable qu'ils reviennent aux niveaux antérieurs à la pandémie dans un proche avenir.

Des conséquences variables en fonction de l'itinéraire de transport

28. Une analyse plus détaillée des taux de fret interrégionaux permet d'en apprendre davantage sur la géographie du commerce et sur les répercussions de la pandémie. Le tableau ci-dessous montre la valeur moyenne des taux de fret contractuels interrégionaux pour le transport par conteneurs.

**Commerce de marchandises conteneurisées : taux de fret contractuels
(moyenne sur la période 2018-2020 et 2021)**

<i>Moyenne sur la période 2018-2020 (en dollars É.-U.)</i>						
<i>En provenance ou à destination de :</i>	<i>Afrique</i>	<i>Asie</i>	<i>Europe</i>	<i>Amérique du Nord</i>	<i>Océanie</i>	<i>Amérique du Sud</i>
Afrique	1 862	758	1 607	s/o	s/o	1 950
Asie	1 946	768	1 848	2 580	1 803	2 198
Europe	1 701	947	887	1 838	2 002	1 232
Amérique du Nord	2 994	1 129	1 097	1 516	2 722	1 353
Amérique du Sud	1 910	1 796	1 751	1 716	s/o	1 529

<i>2021 (en dollars É.-U.)</i>						
<i>En provenance ou à destination de :</i>	<i>Afrique</i>	<i>Asie</i>	<i>Europe</i>	<i>Amérique du Nord</i>	<i>Océanie</i>	<i>Amérique du Sud</i>
Afrique	2 013	664	1 487	s/o	s/o	1 616
Asie	2 733	1 194	3 285	3 820	2 800	3 589
Europe	1 727	1 225	1 077	2 304	2 319	1 465
Amérique du Nord	2 639	1 385	1 053	1 362	2 475	1 064
Amérique du Sud	2 187	1 841	1 767	1 969	s/o	1 243

<i>Variation en pourcentage en 2021 (par rapport à la moyenne des trois années précédentes)</i>						
<i>En provenance ou à destination de :</i>	<i>Afrique</i>	<i>Asie</i>	<i>Europe</i>	<i>Amérique du Nord</i>	<i>Océanie</i>	<i>Amérique du Sud</i>
Afrique	8	-12	-7	s/o	s/o	-17
Asie	40	55	78	48	55	63
Europe	1	29	21	25	16	19
Amérique du Nord	-12	23	-4	-10	-9	-21
Amérique du Sud	14	2	1	15	s/o	-19

Source : CNUCED, d'après des données fournies par Transporeon/TIM Consult Ocean Transport.

Notes : Les tarifs sont exprimés en dollars É.-U. par conteneur plein de 40 pieds (entrée et sortie). Les taux de fret contractuels présentés dans le tableau sont basés sur des accords à long terme entre chargeurs et transporteurs, tandis que l'indice des taux spot utilisé pour établir la figure 7 est calculé de manière hebdomadaire et est plus volatile.

29. C'est en Afrique que les coûts de transport intrarégionaux sont les plus élevés en raison de la géographie du continent et du niveau de développement de ses infrastructures. Le transport de marchandises au départ d'Asie est deux à trois fois plus coûteux que le trajet de retour, durant lequel des conteneurs sont souvent vides. Du fait de la pandémie, les taux de fret contractuels, qui sont généralement négociés au début de l'année civile, ont augmenté pour la plupart des itinéraires en 2021. Les prix du transport de marchandises depuis l'Asie ont connu la hausse la plus marquée (entre 40 % pour les cargaisons à destination de l'Afrique et 78 % pour les cargaisons à destination de l'Europe).

30. Les taux de fret contractuels fluctuent aussi en fonction des déséquilibres commerciaux, qui se sont accentués d'après des travaux d'analyse de la CNUCED⁷. Les porte-conteneurs doivent donc faire le trajet de retour avec davantage de conteneurs vides qu'avant la pandémie. Ainsi, les changements à l'œuvre dans la géographie du commerce se

⁷ CNUCED, 2022b, « Global Trade Update », disponible à l'adresse https://unctad.org/system/files/official-document/ditcinf2022d1_en.pdf.

traduisent également par le creusement des écarts entre taux de fret dans les cas où les déséquilibres commerciaux s'amplifient. Avant la pandémie, il était 2,57 fois plus coûteux d'expédier un conteneur d'Asie vers l'Afrique que d'Afrique vers l'Asie (1 946 dollars/758 dollars). En 2021, le coefficient était passé à 4,12 (2 733 dollars/664 dollars). Cet exemple illustre l'incidence qu'une modification de la géographie du commerce peut avoir sur les taux de fret maritime et les services maritimes.

B. Les répercussions que l'augmentation des taux de fret et les problèmes liés à la logistique maritime pourraient avoir sur la géographie du commerce

Si la baisse des coûts du transport maritime entraîne une augmentation du volume des échanges, leur hausse devrait à l'inverse entraîner une diminution du volume des échanges

31. Comme expliqué plus haut, l'expansion du commerce international et des chaînes de valeur mondiales au fil des ans n'aurait pas été possible si les services de logistique maritime n'avaient pas constamment gagné en efficacité. De la même manière, si les coûts réels du transport maritime augmentaient de façon systématique, on devrait s'attendre à ce que la croissance du commerce mondial ralentisse et les distances entre partenaires commerciaux diminuent.

32. La CNUCED a procédé à une évaluation de l'incidence que certaines mesures réglementaires pourraient avoir sur les coûts de la logistique maritime et le volume des échanges, et effectivement, les résultats de cette évaluation confirment l'hypothèse selon laquelle, en cas de hausse des coûts du transport maritime, les trajets courts se multiplieraient au détriment des trajets longs⁸.

33. Aujourd'hui, la volatilité et le niveau élevé des coûts du transport maritime, ainsi que les fermetures d'usines consécutives aux mesures de confinement et la volonté de renforcer la résilience des chaînes d'approvisionnement, soulèvent la question de savoir si les tendances installées de longue date, telles que décrites plus haut, vont se poursuivre.

34. L'inversion de ces tendances prendrait du temps à se concrétiser. Les questions de la relocalisation et de la délocalisation dans des pays proches font l'objet de discussions, mais jusqu'à présent, peu de données font état de changements systémiques dans l'organisation de la production mondiale. Au contraire, la capacité des pays d'Asie de l'Est à atténuer rapidement les conséquences économiques de la pandémie pourrait avoir accentué la dépendance, au sein des chaînes de valeur mondiales, à l'égard des biens manufacturés en provenance de la région⁹.

35. En outre, une étude récemment consacrée au secteur de l'électronique et des machines donne à penser que, dans l'ensemble, les chaînes d'approvisionnement asiatiques n'ont guère été modifiées, bien qu'il y ait un déplacement de la production de la Chine vers d'autres pays d'Asie à mesure que les coûts de production augmentent en Chine. Les exportations de produits électroniques de la Chine vers les États-Unis ont reculé de 10 % entre 2018 et 2021, tandis que les exportations des pays de l'Asie du Sud-Est vers les États-Unis ont progressé, celles du Viet Nam en particulier. Quoi qu'il en soit, dans l'ensemble, la production s'est maintenue en Asie et le volume des échanges intra-asiatiques a augmenté, certaines activités d'assemblage final jusqu'ici implantées en Chine ayant été relocalisées dans des pays d'Asie du Sud-Est¹⁰.

⁸ CNUCED, 2021b, *UNCTAD Assessment of the Impact of the [International Maritime Organization] IMO Short-Term [Greenhouse Gas] GHG Reduction Measure on States* (publication des Nations Unies, Genève).

⁹ CNUCED, 2022c, « Global Trade Update », disponible à l'adresse https://unctad.org/system/files/official-document/ditcinf2022d2_en.pdf.

¹⁰ Rudnik R., 2022, « Supply chain diversification in Asia : Quitting China is hard », Macro Polo, Paulson Institute, disponible à l'adresse <https://macropolo.org/>.

36. Le renforcement des chaînes d’approvisionnement intra-asiatiques s’inscrit dans la continuité de plusieurs des tendances à long terme décrites ci-dessus. En effet, la distance parcourue par les porte-conteneurs a diminué au cours des dernières décennies, principalement en raison de la croissance des services intra-asiatiques (fig. 3), les coûts du transport maritime intra-asiatique sont les plus bas parmi les tarifs intrarégionaux (voir le tableau) et le commerce intra-asiatique a grandement contribué à l’accroissement de la part des pays en développement dans le volume du commerce maritime (fig. 1).

Des prix plus élevés pour différents types de produits

37. S’il faut un certain temps pour qu’une évolution des prix se fasse sentir sur les flux commerciaux, l’incidence d’une hausse des coûts de transport sur les prix à la consommation peut être perçue assez rapidement. Il est ressorti d’un exercice de simulation conduit par la CNUCED fin 2021 et d’estimations établies par le Fonds monétaire international début 2022 que les prix à la consommation avaient augmenté d’environ 1,5 % en réponse à la majoration des coûts du transport maritime par conteneurs¹¹.

38. Les prix de deux types de produits sont particulièrement sensibles à l’accroissement des taux de fret. Premièrement, pour les articles de faible valeur produits en grandes quantités, comme les accessoires en plastique, une forte hausse des taux de fret peut modifier sensiblement la donne. À long terme, si les taux de fret restent élevés, le transport de ces biens sur de longues distances risque ne plus être viable et certains accessoires de faible valeur pourraient devoir être produits plus près du consommateur.

39. Deuxièmement, il existe au sein des chaînes de valeur mondiales des chaînes d’approvisionnement particulièrement longues, dans le cadre desquelles des produits finaux sont assemblés à différents endroits et doivent donc être transportés plusieurs fois. Pour certains appareils optiques complexes et coûteux, par exemple, le taux de fret est certes faible par rapport à la valeur des biens transportés, qui peut s’élever à plusieurs dizaines ou centaines de milliers de dollars, mais les multiples trajets que doivent faire ces appareils pour être assemblés conduiront malgré tout à une augmentation significative du prix final. Dans pareils cas, on peut s’attendre à ce que les producteurs tentent de raccourcir la chaîne d’approvisionnement en réduisant le nombre de sites d’assemblage et en rapprochant ces sites les uns des autres. Il pourrait s’agir là de l’un des facteurs à l’origine du renforcement des chaînes d’approvisionnement intra-asiatiques.

40. La majoration des taux de fret pourrait également modifier la géographie du commerce d’autres types de marchandises. Il est ressorti d’une récente évaluation des importations de vrac sec en Chine qu’une hausse des coûts de transport de 10 à 30 % ferait croître les prix de vente de 1 à 3 %. Par conséquent, une telle hausse transformerait la géographie du commerce, puisque davantage de matières premières seraient importées de pays proches de la Chine¹².

La situation critique des petits États insulaires en développement

41. Les petits États insulaires en développement ont déjà une situation géographique peu favorable et participent assez peu aux chaînes de valeur mondiales. En moyenne, le coût du transport de leurs importations est deux fois supérieur à la moyenne mondiale. De plus, ces États sont considérablement moins bien desservis par les lignes régulières que les autres pays, et la situation ne va pas en s’améliorant.

42. Beaucoup de petits États insulaires en développement ne sont desservis que par un nombre restreint et décroissant de transporteurs, de sorte qu’ils n’ont le choix qu’entre peu de chargeurs et que leurs taux de fret sont particulièrement élevés. De la même manière, ils ne comptent généralement qu’un petit nombre de ports, voire un seul, et il n’y a aucune concurrence interportuaire. S’il est toujours possible d’attirer des investissements privés, il y

¹¹ CNUCED, 2021a, chap. 3 ; Fonds monétaire international, 2022, « How soaring shipping costs raise prices around the world », Chart of the Week, disponible à l’adresse <https://blogs.imf.org/2022/03/28/how-soaring-shiping-costs-raise-prices-around-the-world/> (date de consultation : 2 septembre 2022).

¹² Wu Y., Wen K. et Zou X., 2022, « Impacts of shipping carbon tax on dry bulk shipping costs and maritime trades: The case of China », *Journal of Marine Science and Engineering*, 10(8), 1105.

a un risque de passer alors d'un monopole public à un monopole privé, qui nécessiterait la mise en place d'un organisme de contrôle efficace¹³.

43. Normalement, il conviendrait de conseiller aux petits États insulaires en développement d'investir dans leurs infrastructures portuaires pour être en mesure d'accueillir les navires les plus modernes, qui ont tendance à être de plus en plus grands. Cela dit, un État insulaire ne peut guère accroître le volume de ses échanges en développant son arrière-pays. Par conséquent, nombre de ces États sont enfermés dans un cercle vicieux : leur faible connectivité a pour effet de réduire le volume de leurs échanges et, par ricochet, d'accroître les coûts du commerce. C'est l'inverse du cercle vertueux décrit plus haut (entre économies d'échelle et augmentation du volume des échanges).

44. Compte tenu de la situation déjà précaire des petits États insulaires en développement et de leur dépendance à l'égard du transport maritime, l'augmentation des taux de fret partout dans le monde a des répercussions particulièrement lourdes sur les prix des importations et les prix à la consommation dans ces États. À l'échelle mondiale, les prix des importations devraient être 11,9 % plus élevés en 2023 qu'ils ne l'auraient été sans la flambée des taux de fret, mais dans les petits États insulaires en développement, l'augmentation anticipée est plus de deux fois supérieure (26,7 %) ¹⁴.

45. Étant donné que la montée des prix des importations se traduit par une hausse des coûts de production, la participation des petits États insulaires en développement aux chaînes de valeur mondiales sera vraisemblablement plus difficile encore à l'avenir.

C. Les répercussions que des mutations de la géographie du commerce pourraient avoir sur l'avenir du transport maritime

Si le volume et la répartition géographique des échanges évoluent, les services maritimes et les coûts du transport maritime évolueront également

46. L'accroissement des volumes commerciaux permet des économies d'échelle, qui sont importantes dans le domaine du transport maritime international. Qu'un navire transporte 6 000 ou 24 000 conteneurs, la taille de l'équipage reste à peu près la même (20 à 30 personnes), tandis que les dépenses de carburant et les émissions par conteneur peuvent être considérablement réduites avec de plus gros navires¹⁵. En outre, à mesure que les volumes commerciaux augmentent, davantage de prestataires de services de transport entrent sur le marché et les taux de fret ont tendance à baisser. Toutefois, un tel cercle vertueux ne pourra se mettre en place sur les marchés où les efforts de consolidation du secteur du transport maritime par conteneurs aboutissent à la création d'une structure oligopolistique, qui étouffe délibérément la concurrence¹⁶.

47. En pratique, un volume minimum est requis pour justifier la création d'un service de transport direct. Dans le cas du transport maritime par conteneurs, il a été estimé que l'existence d'une ligne régulière entre deux pays permettait de réduire les coûts commerciaux de 9 %¹⁷.

48. Les mêmes liens de cause à effet existent également dans le sens inverse : si les volumes commerciaux baissent, les taux de fret vont vraisemblablement augmenter, et les services de transport au départ et à destination de certains ports et pays seront supprimés.

¹³ CNUCED, à paraître.

¹⁴ CNUCED, 2021a.

¹⁵ Haakon L., Asbjørnslett B. E. et Strømman A. H., 2012, « The importance of economies of scale for reductions in greenhouse gas emissions from shipping », *Energy Policy*, 46:386–398 ; CNUCED, 2021a, chap. 4.

¹⁶ TD/B/C.I/CLP/49.

¹⁷ Shepherd B., 2017, « Trade costs and connectivity, unpublished », Developing Trade Consultants.

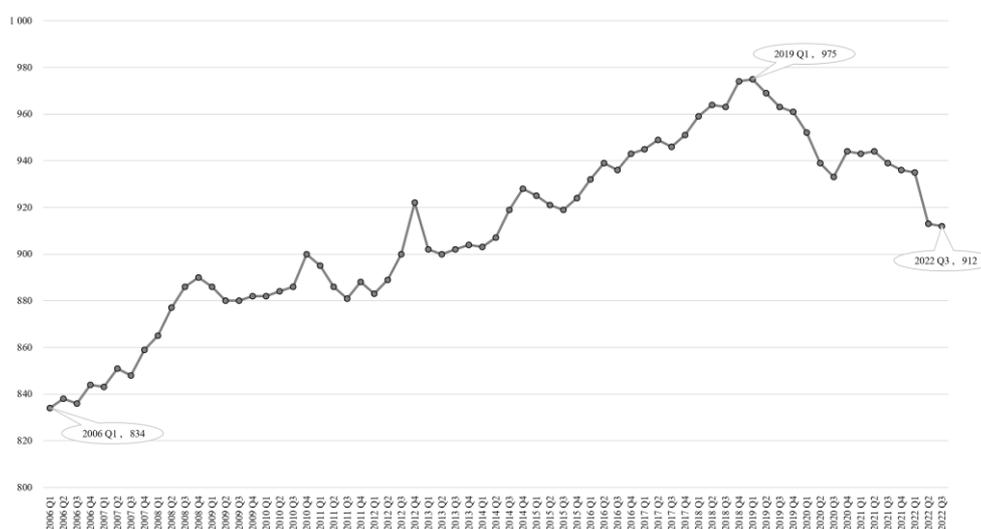
Les ports à conteneurs : points de connexion avec les lignes régulières

49. En réponse aux fluctuations de la demande de services de transport par conteneurs, les sociétés de transports maritimes peuvent ajouter des ports à leur réseau de lignes régulières, ou au contraire en supprimer. La figure 8 illustre l'évolution du nombre de ports desservis par des lignes régulières. Jusqu'au début de l'année 2019, la tendance était à la hausse, mais depuis, le nombre de ces ports a diminué. Le recul le plus marqué s'est produit après le déclenchement de la guerre en Ukraine, mais une tendance générale à la baisse semble s'être installée depuis plus de trois ans.

50. Si une multitude de raisons expliquent qu'un port donné soit intégré ou non à un réseau (arrière-pays, marché, infrastructures et emplacement géographique), la baisse récente du nombre de ports desservis pourrait être due aux effets conjugués de l'évolution de la géographie du commerce (raccourcissement des chaînes d'approvisionnement, par exemple) et des tendances à l'œuvre dans le secteur maritime (efforts de consolidation, notamment).

Figure 8

Évolution trimestrielle du nombre de ports à conteneurs desservis par des lignes régulières



Source : CNUCED, d'après des données fournies par MDS Transmodal.

Abréviations : Q1 = premier trimestre ; Q2 = deuxième trimestre ; Q3 = troisième trimestre ; Q4 = quatrième trimestre.

51. Plusieurs évolutions récentes donnent donc à penser que certaines tendances installées de longue date pourraient s'inverser. En effet, le nombre de ports reliés au réseau de transport maritime a commencé à diminuer (fig. 8), les taux de fret et d'affrètement ont sensiblement augmenté (fig. 7 et tableau), et aux États-Unis, les dépenses de stockage ont légèrement progressé au détriment des dépenses consacrées au transport (fig. 5).

52. Certains des changements susmentionnés sont la conséquence directe de la crise du secteur de la logistique maritime et ne seront peut-être que passagers. D'autres, en revanche, pourraient être révélateurs d'un changement de cap plus durable, lié notamment à l'évolution de la géographie du commerce.

III. Perspectives et enseignements à tirer du point de vue de l'action des pouvoirs publics

53. Les chaînes de valeur mondiales restent caractérisées par un niveau élevé de risque et d'incertitude. Les tendances pérennes au raccourcissement des chaînes d'approvisionnement et à la diversification des fournisseurs auront une incidence sur les chaînes de valeur mondiales et sur la géographie du commerce. En particulier, le transport de marchandises sur

de longues distances devrait pâtir de la hausse des coûts de transport, des perturbations d'ordre logistique et des frictions géopolitiques¹⁸.

54. Les opérateurs économiques et les décideurs devront se préparer à un avenir dans lequel le transport maritime pourrait être plus coûteux et plus imprévisible. La crise des chaînes d'approvisionnement et un certain nombre d'autres signaux d'alarme, tels que la fermeture temporaire du canal de Suez et la guerre en Ukraine, ainsi que l'imprévisibilité croissante du transport maritime et la baisse du taux de ponctualité des navires, doivent amener les chargeurs et les États à investir en faveur du renforcement de la résilience des opérations logistiques.

55. Au-delà des perturbations récentes et actuelles, les acteurs du transport maritime et leurs clients doivent aussi se préparer à la transition énergétique du secteur, qui est nécessaire pour atteindre l'objectif que celui-ci s'est fixé de réduire sensiblement ses émissions de gaz à effet de serre. Cette transition s'accompagne d'une certaine incertitude quant aux carburants et aux navires du futur, et aux répercussions qu'elle aura sur les services et réseaux de transport maritime.

56. Compte tenu de toutes ces inconnues et de la probabilité que les coûts de transport augmentent et que le transport maritime devienne plus imprévisible dans un avenir proche, les décideurs devraient porter leur attention sur les questions suivantes :

a) **Le renforcement systématique de la résilience du transport maritime et des ports maritimes.** Les prestataires de services logistiques dans le secteur du transport maritime doivent s'efforcer de mieux cerner les impératifs de renforcement de la résilience du secteur, puis investir dans le développement d'infrastructures, de services, de compétences et de procédés adaptés. À cet égard, la CNUCED a établi des lignes directrices et des notes techniques détaillées, qui offrent des solutions concrètes¹⁹ ;

b) **La facilitation du commerce et la transition numérique.** Les systèmes logistiques ont pâti de la pandémie. Leurs défaillances ont mis en évidence la nécessité de mener des réformes plus ambitieuses et d'accroître les investissements en faveur de la transition numérique, de la dématérialisation des documents, de l'automatisation et d'autres mesures de facilitation du commerce et des transports. Les programmes exécutés par la CNUCED dans les domaines de l'automatisation des opérations douanières, du commerce électronique, de la réforme portuaire, des ports intelligents et de la facilitation du commerce ont suscité une très forte demande pendant la pandémie de COVID-19 et ils vont vraisemblablement devenir plus importants encore à l'avenir²⁰ ;

c) **La concurrence et les possibilités de diversification.** La coexistence d'un plus grand nombre de fournisseurs, qu'il s'agisse de marchandises ou de services de transport maritime, peut contribuer à réduire les risques et à renforcer la résilience des chaînes d'approvisionnement. La mise en place d'autorités de la concurrence efficaces au niveau national, la coopération entre ces autorités et le contrôle des marchés du transport maritime peuvent aider à garantir aux chargeurs la possibilité de choisir entre différents prestataires de services de transport²¹ ;

¹⁸ CNUCED, 2022c.

¹⁹ Voir <https://unctad.org/news/building-resilient-maritime-logistics-challenging-times> ; CNUCED, 2022d, *Building Capacity to Manage Risks and Enhance Resilience: A Guidebook for Ports*, UNCTAD/TCS/DTL/INF/2022/3, Genève ; voir aussi <https://ftf.unctad.org/documents/report-on-the-trainfortrade-special-course-building-port-resilience-against-pandemics-bpr/>.

²⁰ CNUCED, 2020, *UNCTAD Toolbox : Delivering Results*, troisième édition (publication des Nations Unies, numéro de vente E.20.II.D.5, Genève).

²¹ CNUCED, à paraître, chap. 7 ; TD/B/C.I/CLP/49.

d) **Les accords commerciaux régionaux et la logistique commerciale.** De manière générale, le commerce intrarégional pâtit moins de la volatilité des coûts du transport maritime international, des perturbations d'ordre logistique et des frictions géopolitiques²². Il a été souligné que la création de chaînes de valeur solides au niveau régional était indispensable à la résilience économique de l'Afrique²³. Les pays peuvent renforcer l'efficacité des accords commerciaux régionaux en adoptant des mesures dans le domaine de la logistique commerciale. De nombreuses mesures de facilitation des échanges impliquent une coopération étroite entre pays voisins et partenaires régionaux. Les marchés régionaux de services de transport peuvent également contribuer à l'atténuation de certaines inefficiences, par exemple en libéralisant les services de cabotage et en évitant les régimes de la part de cargaison réservée²⁴.

²² Nicita A. et Saygili M., 2021, « Trade agreements and trade resilience during COVID-19 pandemic », Research Paper No. 70, CNUCED.

²³ CNUCED, 2022c ; *Chronicle*, 2022, « Strong regional value chains imperative for Africa's economic resilience », 11 août.

²⁴ CNUCED, 2018b, *Rethinking Maritime Cabotage for Improved Connectivity*, Transport and Trade Facilitation Series, No. 9 (publication des Nations Unies, Genève).