

COMMERCE INTERNATIONAL

LE PRIX DU FRET RISQUE À NOUVEAU DE FLAMBER EN FIN D'ANNÉE

LA CRISE A PERTURBÉ LES CHAÎNES D'APPROVISIONNEMENT. ET LES EFFETS SE RESSENTENT SUR LES COÛTS DE FRET QUI CRÈVENT LE PLAFOND. DU COUP, LES PRIX DES PRODUITS IMPORTÉS FLAMBERT. LA SITUATION POURRAIT SE CORSER DANS LES SEMAINES À VENIR.

CARINE TOURETTE / NIRVAN ARMOOGUM



PAUL BAKER (CEO DE L'INTERNATIONAL ECONOMIC CONSULTING)



CLAREL MICHAUD (CEO DE MC EASY FREIGHT)

LA PANDÉMIE a fortement secoué le commerce international. Parmi les dégâts collatéraux, l'on note une augmentation des coûts liés au fret. Conséquence : des prix exorbitants au niveau des produits importés à Maurice et un débâchage pour l'industrie locale engagée dans l'exportation.

Selon Paul Baker, Chief Executive de l'International Economics Consulting, la hausse des coûts de transport et l'incertitude croissante au niveau des délais dans le secteur des transports sont devenues un problème majeur. Cela engendre non seulement une difficulté d'accès aux biens, mais aussi pour les réseaux de production mondiaux qui fonctionnent sur des livraisons juste à temps et avec des marges minces. «*De nombreux secteurs et entreprises du monde entier sont touchés par ce phénomène. Il ne s'agit pas d'un phénomène spécifique à Maurice. Les taux de fret (selon l'indice Freightos Baltic pour le fret conteneurisé mondial) ont atteint 10 174 dollars au niveau mondial. Le mois dernier, l'indice de fret était de 13 706 dollars pour le fret destiné à l'Europe depuis l'Asie, soit une augmentation de 250 % par rapport à l'année précédente. Nous pensons que les coûts de fret maritime vont encore augmenter en 2021*», développe-t-il. Selon lui, la situation empirera, car l'année dernière, les fermetures et les retards portuaires étaient systémiques. La reprise de la demande des consommateurs en 2021, conjuguée aux retards et à la congestion portuaires, de-

vrait considérablement gonfler les coûts du fret, l'économie mondiale passant aux folies de consommation que l'on connaît en novembre-décembre.

Le CEO de MC Easy Freight, Clarel Michaud, abonde dans le même sens. Il précise que l'augmentation enregistrée au niveau des coûts de fret maritime depuis le début de la pandémie a été d'environ 178 % pour les conteneurs de vingt pieds de long en provenance d'Europe, du port du Havre ou de Londres, passant de 1 268 euros pour un conteneur de vingt pieds de long en mars 2020 à 2 263 euros au mois de septembre 2021. «*Il y a aussi le risque d'inflation et le coût de la vie des Mauriciens pourrait grim-*

per encore une fois. Pour ce qui est des perturbations en termes de retards des importations et des allongements des délais de livraison, ils varient de deux semaines à plusieurs mois, notamment ceux qui viennent d'Inde».

Son constat est d'ailleurs que les augmentations du fret maritime impactent négativement la compétitivité des produits locaux, que ce soit pour la consommation dans le pays ou à l'export. «*Dans les prix de revient, les producteurs mauriciens doivent inclure les tarifs de fret maritime qui ont augmenté dans certains cas par, tenez-vous bien, jusqu'à 876 % entre la Chine et Maurice*», indique-t-il. Par exemple, il révèle qu'en mai 2020, l'ache-



minement d'un conteneur de 20 pieds de long d'un des principaux ports de la Chine, entre autres, Shenzhen, Shanghai, Ningbo ou Xiamen, coûtait 800 dollars américains. Cependant, pour le mois d'octobre 2021, les frais s'élèveront à 7 014 dollars selon les tarifs que les compagnies maritimes viennent de communiquer. «*Nous réglons en devises étrangères, en dollars américains ou en euros, les frets qui sont collectés par les agents des compagnies maritimes internationales comme Maersk, MSC ou CMA CGM. Ces transferts de devises vont aussi prendre une pente ascendante et vont réduire les réserves de Maurice en devises et accroître le déficit de notre balance commerciale*», souligne-t-il.

L'IMPACT SUR L'INDUSTRIE LOCALE

Une question reste en suspens : comment la conjoncture actuelle au niveau du commerce international influence-t-elle l'industrie locale et le secteur de l'exportation à Maurice ? De l'avis de Paul Baker, les opérateurs mari-

times ont réduit l'offre de navires desservant l'île et ont fait grimper les prix. Cela a pour conséquence d'affecter les importateurs et les distributeurs, les détaillants et les consommateurs. «*Pour les industries qui ont besoin d'intrants de l'étranger, comme les opérations de fabrication légère à Maurice, cela fait également grimper les prix de manière significative, ainsi que les coûts des stocks en raison de la nécessité de zones tampons plus longues dans la production*», dit-il.

Il est rejoint par Clarel Michaud qui dit aussi constater un manque de conteneurs disponibles, notamment au départ de l'Inde et de la Chine. «*En sus de cela, l'on note qu'il existe des mesures sanitaires strictes à l'intérieur des ports, un faible nombre de porte-conteneurs en service ou des modifications d'escales pour éviter la congestion de certains ports. Toutes ces contraintes agissent comme de véritables goulots d'étranglement dans le mouvement des marchandises et font que les tarifs de fret prennent l'ascenseur*», observe-t-il.

Étant en contact avec des opérateurs économiques, le CEO de MC Easy Freight indique que ces derniers sont très inquiets de la situation. Leur inquiétude se situe à plusieurs niveaux. D'abord, il y a le manque de visibilité qui crée une certaine frilosité, que ce soit pour les importateurs ou les exportateurs mauriciens. «*La hausse des coûts de transport pèse non seulement sur les entreprises, mais aussi sur les consommateurs car toute augmentation du fret maritime est répercutée sur le prix de vente final des produits. La plupart des ménages préfèrent acheter des produits essentiels et éliminent les petits plaisirs de la vie, les superflus. Leur 'disposable income' est resté le même alors que les prix sur les rayons des supermarchés ont flambé en raison de la hausse des tarifs de fret par bateau. Résultat : les industries*

manufacturières hésitent à investir dans de nouveaux équipements de peur que la demande pour leurs produits ne chute à Maurice», souligne-t-il. Les usines orientées vers l'export, quant à elles, craignent qu'en raison des prix des intrants qui augmentent, leurs produits finis ne perdent en compétitivité sur certains marchés étrangers.

Par ailleurs, les importateurs ne veulent pas constituer de gros stocks, car les dates de péremption des produits ou les risques d'obsolescence deviennent plus difficiles à gérer en cette période incertaine. «*De plus, l'évolution des taux de chômage et de l'inflation va impacter la demande, mais à quel degré ? Seul l'avenir nous le dira*», répond Clarel Michaud.

SOLUTION : AMÉLIORER L'EFFICACITÉ DES OPÉRATIONS

Face à cette situation, il s'agit d'adopter les bonnes stratégies et de tenter de trouver des solutions. Le CEO de l'International Economic Consulting évoque d'abord des solutions déjà en place en vue d'aider à contenir ces coûts. «*Le gouvernement a mis en place un système de subventions pour certaines destinations en Afrique afin de contrer, dans une certaine mesure, la hausse des coûts de fret maritime (25 % du coût du fret par conteneur de 20 pieds exporté, jusqu'à un maximum de 300 dollars, sont remboursés). Les autorités portuaires et les agences frontalières rationalisent et numérisent constamment les processus afin d'améliorer l'efficacité de leurs opérations*», rappelle Paul Baker, qui ajoute que la communauté des affaires est en pourparlers avec les autorités et le gouvernement pour trouver des solutions. «*Je crois savoir que Business Mauritius, la Chambre de Commerce et la Mauritius Export Association et la communauté des exportateurs tentent d'obtenir des investisse-*

Les effets des retards contractuels

Les retards en approvisionnement entre les importateurs et exportateurs engendrent aussi des problèmes contractuels. Selon Clarel Michaud, «ces retards peuvent résulter en des pertes de contrats pour non-respect des délais de livraison ou dans le cas d'un contracteur, un risque de pénalité pour n'avoir pu compléter un chantier à temps».

ments publics-privés pour créer une ligne maritime entre les îles régionales et le continent africain. Le fret aérien reprendra à plus grande échelle et pourra légèrement alléger la pression pour les articles de grande valeur, mais pas pour le fret en vrac à faible valeur ajoutée, qui doit être transporté par voie maritime», souligne-t-il.

Pour sa part, Clarel Michaud propose une table ronde pour permettre aux décideurs politiques d'échanger avec les acteurs économiques sur les stratégies et les dispositifs à mettre en oeuvre. Il s'agira aussi pour la Mauritius Ports Authority d'attirer de nouvelles compagnies maritimes. Au passage, il déplore qu'actuellement, deux armateurs maritimes seulement détiennent plus de 70 % de parts de marché du transport des conteneurs à l'import et à l'export, de et vers notre pays. Mais il espère néanmoins que le coût du transport maritime depuis l'Asie va baisser avant de se normaliser, à mesure que le déploiement des campagnes de vaccination va s'accélérer, dépendant aussi de l'efficacité des vaccins anti-Covid-19 à contenir les variants.

