

Fret maritime : simple flottement ou indice d'une récession mondiale ?

Thierry Pouch

La baisse du fret maritime témoigne de la crise économique actuelle. La volatilité de ses prix entrave la confiance des entreprises.

Les turbulences et autres retournements de l'économie mondiale peuvent se lire au travers du transport maritime. On sait que l'émergence du conteneur a bouleversé la mondialisation. Celle-ci est indissociable des marchandises qui, d'un bout à l'autre de la planète, circulent sur des navires géants permettant le fonctionnement du commerce international. Lors de la pandémie, les confinements ont durement touché le fret maritime, au point de voir le célèbre *Baltic Dry Index* – l'indicateur phare du commerce maritime – s'effondrer, atteignant les 500 points en mai 2020, contre près de 2 500 un an auparavant.

ENGORGEMENT DES PORTS ET ÉLÉVATION DU PRIX DU FRET

La puissante reprise économique qui s'est amorcée au cours du second semestre 2020 s'est traduite non seulement par un redressement significatif des cours des matières premières agricoles et énergétiques, mais aussi par un soudain relèvement du *Baltic Dry Index*. Ce dernier a franchi un pic inédit en octobre 2021 à 5 600 points (indice élevé mais encore bien éloigné des 11 000 points de 2008 en pleine crise économique et financière). La reprise économique s'est accompagnée d'une hausse des flux commerciaux dans le monde nécessitant la mobilisation des porte-conteneurs. Ceux-ci se sont avérés insuffisants en nombre, provoquant un engorgement des ports et une élévation du prix du fret maritime. Les rationnements constatés dans les approvisionnements en composants électroniques (métaux rares) s'expliquaient pour partie par les files d'attente observées dans les terminaux portuaires. On remarquera au passage que le commerce mondial de marchandises s'est moins contracté et a repris de la vigueur plus rapidement, comparativement à ce qui s'est produit lors de la crise économique et financière de 2008¹.

¹ La valeur du commerce de marchandises a reculé de 21 % en 2020 contre – 33 % en 2009, selon l'OMC.

La régularisation des flux commerciaux a ensuite entraîné une baisse du *Baltic Dry Index* entre la fin de l'année 2021 et le tout début de 2022. Avec le déclenchement de la guerre en Ukraine, l'indice en question s'est propulsé vers un second pic, certes moins élevé que le précédent, mais suffisamment haut pour susciter les inquiétudes des opérateurs économiques quant à l'alourdissement du coût du transport des marchandises qui se surajoutait ainsi aux coûts des matières premières, des emballages.... Le 16 mai 2022, le *Baltic* se fixait à 3 400.

Sa dynamique, sur une période relativement courte, symbolise à elle seule le degré élevé d'interdépendance des économies les unes envers les autres, symptôme d'une mondialisation enclenchée une trentaine d'années auparavant, et dont l'une des dimensions centrales a été et reste la croissance des échanges de marchandises. L'indice est manifestement très réactif et sa correspondance avec la respiration de l'économie mondiale désormais attestée.

PROJECTION DE CROISSANCE MONDIALE RÉVISÉE À LA BAISSÉ

Le fort repli du *Baltic Dry Index* depuis l'été 2022 offre l'opportunité de vérifier ce qui vient d'être dit. À suivre sa cotation, on observe que l'indice se situe désormais aux alentours des 1 300, soit une diminution de - 54 % sur un an et de - 26 % sur le seul mois d'octobre écoulé. Le retournement auquel nous assistons est l'expression même de l'affaiblissement de la croissance économique dans le monde, lequel occasionne un recul de l'activité maritime. Il est vrai que les projections de croissance mondiale sont constamment révisées à la baisse depuis le début de l'année. Alors que la croissance de la production mondiale a été de + 6,1 % en 2021, elle devrait retomber à + 3,2 % en 2022 et à + 2,6 % seulement en 2023². Ce sont bien ces perspectives de récession, plus ou moins localisées, qui affaiblissent celles relatives au fret maritime. Les principaux armateurs mondiaux, à commencer par l'italien MSC et le danois Maersk, constatent en effet un ralentissement de la demande de transport maritime. Selon les prévisions de ce dernier armateur, la baisse de la demande de fret devrait se situer pour 2022 entre - 2 et - 4 %.

Tout concours en effet à entraver l'activité économique dans le monde et à amoindrir le rythme de la croissance des flux de

² + 1 % aux Etats-Unis, et + 0,5 % dans la zone euro, la Chine, bien qu'en recul assez net, et l'Inde continueraient de tirer la croissance vers le haut, selon le FMI.

marchandises. La guerre en Ukraine, les prix des matières premières qui, en dépit de leur repli, demeurent encore élevés, à l'instar du blé ou du pétrole, les incertitudes sur l'approvisionnement en énergies (pétrole, gaz et électricité), les hausses des taux d'intérêt, les pressions inflationnistes, sans oublier l'économie chinoise qui, en dépit d'un taux de croissance encore positif pour 2023 (+ 4,4 %), exprime une demande de plus en plus faible, en particulier en pétrole. De quoi affecter la vigueur de la demande globale (investissement et consommation) dans la plupart des régions du monde, l'effet d'entraînement étant déjà à l'œuvre sur les commandes de conteneurs et de navires.

DÉGRADATION DE LA CONFIANCE DES ACTEURS ÉCONOMIQUES

Toute la question est de savoir si ce ralentissement du fret est temporaire. Est-il associé au fait que les entreprises ont réalisé leurs approvisionnements en marchandises pour la fin de l'année, et que, sur les deux derniers mois restants, les flux commerciaux se sont aplanis, ou est-il durable, car profondément corrélé à la stagflation qui semble caractériser l'économie mondiale ? L'une des conséquences importantes occasionnée par la crise actuelle se situe dans la dégradation de la confiance des acteurs économiques, qu'ils soient ménages ou entreprises.

On peut ajouter que, à l'image des cours des matières premières depuis 2008, le prix du fret maritime se distingue par une volatilité chronique, laquelle n'est pas très propice à la prise de décision dans les entreprises. Parmi les autres répercussions qu'il conviendra en 2023 de surveiller, figurent les marges des armateurs. Pour le moment, elles affichent une certaine résistance, mais sera-t-elle durable en 2023 ?

L'espoir de renouer avec une croissance économique robuste et durable, offrant l'opportunité de tourner le dos à une période sanitaire anxieuse, s'est brisé sur les récifs d'une guerre, dont les effets ne se sont d'ailleurs pas encore totalement déployés. Avec une intensité moindre du fret maritime, on dispose d'une des manifestations de la mondialisation. Outre la connexion des nations, des entreprises et des ménages, elle est également porteuse de ruptures dans les chaînes de valeur. L'économie de marché n'est pas une longue mer tranquille. ■

LE PRIX DU FRET MARITIME
SE DISTINGUE PAR UNE
VOLATILITÉ CHRONIQUE
PEU PROPICE À LA PRISE
DE DÉCISION