



La crise mondiale du transport maritime est bien plus grave qu'on ne l'imaginait

Par [F. William Engdahl](#)

Mondialisation.ca, 28 juillet 2021

Région : [Asie](#)
Thème: [Économie](#)

Au cours des dernières décennies, le commerce maritime mondial s'est développé de manière presque exponentielle, à mesure que l'externalisation des activités de fabrication des entreprises américaines et européennes s'est développée sous l'effet de la mondialisation de l'économie. En conséquence, l'Asie, et plus particulièrement la Chine, est devenue la source essentielle de fabrication de tout, des iPhones aux antibiotiques et de tout ce qui se trouve entre les deux.

La création de l'Organisation mondiale du Commerce pour imposer de nouvelles règles au commerce a été un moteur essentiel. Elle a également rendu les chaînes d'approvisionnement mondiales pour la livraison des marchandises plus fragiles que jamais dans l'histoire. L'augmentation du coût du transport maritime par conteneurs témoigne de l'aggravation de la crise. À cette crise croissante s'ajoutent d'énormes pénuries de main-d'œuvre dues aux mesures mondiales de lutte contre le Covid.

Les origines de la crise

Selon le Département de Recherche de Statista, basé en Allemagne, environ 80% de toutes les marchandises dans le monde sont transportées par voie maritime, notamment le pétrole, le charbon et les céréales. Sur ce total, en termes de valeur, le commerce maritime mondial de conteneurs représente quelque 60% de l'ensemble du commerce maritime, évalué à environ 14 000 milliards de dollars US en 2019. Ce transport maritime est devenu les artères de l'économie mondiale, pour le meilleur et pour le pire.

Il s'agit d'une conséquence directe de la création de l'OMC dans les années 1990, avec de nouvelles règles favorisant l'externalisation de la fabrication vers des pays où la production était bien moins chère, c'est-à-dire tant que le transport maritime était bon marché. Après son adhésion à l'OMC en 2001, la Chine est devenue le plus grand bénéficiaire de ces nouvelles règles et, en l'espace d'une décennie, elle a été appelée « l'atelier du monde ». Des industries entières telles que l'électronique, les produits pharmaceutiques, les textiles, les produits chimiques ainsi que les plastiques ont été transférées en Chine, où les salaires étaient alors les plus bas du monde, pour y être assemblées en usine. Cela a fonctionné car le coût de l'expédition vers les marchés occidentaux était comparativement faible.

Au fur et à mesure que sa production économique augmentait, la Chine est devenue un géant mondial du transport maritime, expédiant ses marchandises à bas prix vers des endroits tels que Long Beach ou Los Angeles, en Californie, aux États-Unis, ou Rotterdam, en Europe. Le géant de la vente au détail Walmart a été la destination d'une part considérable des marchandises chinoises, avec pas moins de 80% de ses produits d'origine

chinoise. Ce n'est pas de la petite bière comme on dit au Texas. Walmart est la plus grande entreprise du monde en termes de revenus, avec des ventes annuelles de 549 milliards de dollars. Aujourd'hui, grâce à cette mondialisation, la Chine dispose de 8 des 17 plus grands ports du monde en termes de volumes de transport pour gérer ses exportations.

L'expansion du transport maritime chinois, combinée à celle du Japon et de la Corée du Sud, constitue le principal trafic maritime de conteneurs dans le monde. Ce flux économique vital est aujourd'hui soumis à une pression sans précédent, qui pourrait bientôt avoir des conséquences économiques mondiales catastrophiques sur les chaînes d'approvisionnement en marchandises.

Lorsque ce que l'OMS a qualifié de nouveau coronavirus, apparu pour la première fois à Wuhan, a été déclaré pandémie mondiale par l'OMS en mars 2020, l'impact sur le commerce mondial a été immédiat et énorme, les pays verrouillant leurs économies, ce qui est sans précédent en temps de paix. Les commandes de produits en provenance de Chine et d'autres producteurs asiatiques ont été gelées par les acheteurs occidentaux. Les porte-conteneurs ont été annulés partout en 2020. Puis, alors que les gouvernements des États-Unis et de l'Union européenne ont débloqué des milliers de milliards de dollars de mesures de relance sans précédent, la demande de conteneurs en provenance d'Asie et à destination de l'Occident a explosé en termes relatifs, par rapport à l'offre, car les gens ont commencé à utiliser les mesures de relance, en particulier aux États-Unis, pour acheter en ligne des produits dont la plupart étaient « fabriqués en Chine ».

Cela a eu un impact perturbateur sérieux sur ce qui était autrefois un coût mineur - le transport maritime par conteneurs. Les ports à conteneurs modernes, en particulier ceux de Chine, sont des opérations ultramodernes, automatisées par ordinateur, qui chargent des milliers de conteneurs par jour au moyen de grues automatisées. Dans les ports de destination tels que Long Beach ou Hambourg, les conteneurs sont ensuite déchargés sur des camions ou des trains et acheminés vers leur ville de destination avant d'être renvoyés au port pour être réexpédiés. C'est cette chaîne d'approvisionnement complexe qui est aujourd'hui en crise.

En 2019, avant la crise du Covid-19, le coût de l'expédition par voie maritime d'un conteneur de 40 pieds de long de la Chine vers l'Europe se situait entre 800 et 2 500 dollars US. Pour l'essentiel des produits tels que les textiles, les produits pharmaceutiques ou les smartphones, les conteneurs maritimes étaient clairement la meilleure option à faible coût pour le commerce Asie-Europe, malgré les possibilités du chemin de fer. Pour le commerce entre l'Asie et l'Amérique du Nord, c'était presque la seule option, l'avion étant une alternative coûteuse. Aujourd'hui, avec une réduction de 50% des voyages aériens liée à l'effet corona, les porte-conteneurs sont pratiquement la seule option sur les longues distances.

Aujourd'hui, les prix spot de port à port, par exemple de Shanghai, le plus grand port à conteneurs de Chine, à Los Angeles, ont explosé, passant d'environ 1 500 dollars par conteneur de 40 pieds juste avant la déclaration de pandémie de l'OMS au début de 2020, à 4 000 dollars en septembre 2020, et à 9 631 dollars au cours de la semaine se terminant le 8 juillet 2021, selon Drewry Supply Chain Advisors. Il s'agit d'une augmentation de plus de 600% par rapport au début de 2020, avant le Covid. Et ce n'est là qu'une source de l'inflation mondiale que nous [voyons maintenant éclater](#).

Ce n'est pas le pire. Selon Drewry, « nous avons entendu des rapports faisant état de 15

000 dollars de la Chine vers la côte ouest et nous savons que les transporteurs facturent des primes supplémentaires pour donner la priorité au chargement d'une réservation tardive avant les cargaisons au taux FAK [Freight All Kinds] normal ». Passer de 1 500 à 15 000 dollars en deux ans représente une multiplication par dix. Et les tarifs de Shanghai à Rotterdam ont également [explosé](#), passant de moins de 2 000 dollars début 2020, à plus de 12 000 dollars en juillet, soit 600%.

Pour citer un produit qui a connu des achats de panique au début du Covid-19, la Chine est le leader mondial des exportations de papier toilette, avec 11% de l'offre mondiale. Une augmentation de 600% du coût du fret maritime rend inévitable une hausse significative du prix d'un produit aussi ordinaire que le papier toilette ou une pénurie dans des endroits clés du monde. Lorsque de telles pressions s'exercent sur l'ensemble de la gamme de produits, les tarifs des conteneurs maritimes deviennent un facteur important de l'inflation générale.

Goulots d'étranglement des conteneurs

Au début de l'année 2020, alors que les nations du monde entier se sont enfermées dans un état de panique sans précédent en raison des craintes liées au coronavirus, le transport maritime mondial s'est gelé. Partout, des usines ont été fermées. Plus tard en 2020, les flux ont lentement repris avec l'ouverture de la Chine. Lorsqu'il est devenu évident, à la fin de l'année 2020, que les diverses mesures de relance économique mises en place par les gouvernements allaient relancer la demande de produits asiatiques, notamment via des plateformes de commerce électronique comme Amazon, une pénurie dramatique de conteneurs disponibles s'est développée. Rien qu'aux États-Unis, un total combiné de 9 000 milliards de dollars de mesures de relance budgétaire et monétaire a été débloqué depuis le début de 2020. C'est un record mondial.

Les flux commerciaux mondiaux peuvent être comparés au système de circulation sanguine du corps humain. Lorsque des goulots d'étranglement se développent avec la congestion des ports, ou disons le blocage du canal de Suez, cela ressemble à des caillots de sang pour le système de circulation sanguine. En mars 2021, le blocage dans le canal de Suez du porte-conteneurs géant Ever Given, de la société taïwanaise Evergreen Co., a interrompu le trafic maritime pendant près d'une semaine sur l'une des principales voies navigables du monde entre la Chine et l'Europe, provoquant des goulots d'étranglement dans les livraisons de conteneurs qui ne sont pas encore complètement résolus. Ensuite, en Chine, de nouveaux tests de dépistage du Covid dans le grand port à conteneurs de Yantian - qui fait partie du quatrième plus grand port à conteneurs du monde, Shenzhen - ont provoqué de nouvelles perturbations majeures du transport maritime, aggravant encore la hausse des tarifs. Ces perturbations sont susceptibles de se poursuivre.

Lorsque les verrouillages se sont répandus dans le monde entier en avril 2020, des millions de conteneurs se sont soudainement retrouvés bloqués dans divers ports, incapables de retourner en Chine. Des conteneurs vides ont été laissés dans des endroits où ils n'étaient pas nécessaires, et aucun repositionnement n'a été prévu. Les perturbations massives de la main-d'œuvre dues aux verrouillages du Covid à travers les États-Unis en 2020 et en 2021 ont affecté non seulement les ports, mais aussi les dépôts de conteneurs dans tout le pays ainsi que les lignes de transport intérieures. Il n'y avait aucun moyen de ramener les conteneurs en Chine lorsque celle-ci a commencé à relancer l'industrie. De plus, comme les transporteurs ont introduit des « traversées à blanc », ou ont sauté des escales, l'inadéquation entre l'offre et la demande de conteneurs vides a été exacerbée, car des conteneurs vides ont été abandonnés et n'ont pas pu être repositionnés vers les ports

chinois. Des « caillots » du transport mondial sont apparus.

Le cabinet de conseil danois Sea-Intelligence estime que pas moins de 60% du déséquilibre des conteneurs en Asie aujourd'hui est dû à l'Amérique du Nord, la plupart en raison du manque d'investissements en Californie et dans d'autres ports de la côte ouest qui connaissent les pires problèmes de congestion portuaire.

Une société de conseil japonaise a estimé que la productivité des terminaux en Amérique du Nord est jusqu'à 50% inférieure à celle de ses homologues asiatiques, en partie à cause de la réduction des heures de travail et de l'opposition des syndicats à une automatisation accrue qui leur ferait perdre des emplois. La déclaration selon laquelle l'autorité de régulation américaine, la Federal Maritime Commission, « examine » la question de la disponibilité des équipements dans le cadre d'une vaste enquête sur le chaos de la chaîne d'approvisionnement qui a frappé les ports, les détaillants et les exportateurs du pays au cours des huit derniers mois, n'est guère rassurante. Les problèmes de goulots d'étranglement dans les ports à conteneurs américains sont chroniques et graves depuis au moins 2015. Le travail de la commission maritime est de surveiller justement ces goulots d'étranglement avant qu'ils ne deviennent problématiques. Ce n'est pas le cas, [manifestement](#).

Lorsque la demande de produits en provenance de Chine a repris fin 2020, tout cela a eu un impact sur les tarifs des conteneurs. Aux pénuries de conteneurs se sont ajoutés les verrouillages au niveau mondial qui ont gelé d'énormes volumes de commerce mondial. La construction des nouveaux conteneurs nécessaires est également fortement limitée en raison des pénuries d'acier et de bois de construction ainsi que de la main-d'œuvre, en raison des mesures de lutte contre le Covid.

La dépendance mondiale écrasante à l'égard des marchandises expédiées par la Chine ces dernières années est devenue un talon d'Achille flagrant de l'économie mondiale dans le contexte des verrouillages. Une telle interdépendance mondiale n'a pas été un des facteurs de la dépression mondiale des années 1930, contrairement au mythe économique selon lequel la loi sur les tarifs douaniers Smoot-Hawley en était la cause principale. Il s'agissait alors des structures de la dette internationale centrées sur les banques de New York.

Crise de la main-d'œuvre maritime

La crise de la disponibilité des conteneurs et les goulots d'étranglement dans les principaux ports mondiaux sont aggravés par une crise croissante de la main-d'œuvre maritime. La plupart des marins non officiers qui travaillent pour le transport de conteneurs sont recrutés en Asie. Selon la Chambre internationale de la Marine marchande, les Philippines sont le plus grand fournisseur de Ratings (marins qualifiés), suivies par la Chine, l'Indonésie, la Fédération de Russie et l'Ukraine. Les verrouillages mondiaux du Covid et, plus récemment, l'inquiétude suscitée par le variant dit « indien » ou « Delta », malgré le manque de données sur sa létalité, ont créé une catastrophe croissante dans la situation de la main-d'œuvre des navires. Avant la déclaration de la « pandémie » en 2020, l'offre de main-d'œuvre des navires était déjà très restreinte. Ce problème de main-d'œuvre a également un impact sur les tarifs de fret maritime.

En juillet, on estimait à 9%, soit 100 000 marins à bord de porte-conteneurs et d'autres navires, le nombre de marins bloqués sur les navires après la fin de leur contrat légal, car les pays, de la Chine aux États-Unis, leur interdisent de descendre à terre en raison des

restrictions liées à la contagion de l'ozone. Cela signifie que les changements d'équipage n'ont pas lieu et que les équipages bloqués en mer sont soumis à un stress psychologique et physique croissant, pouvant même conduire à des suicides. Ensuite, on estime que 100 000 marins ou Ratings supplémentaires, voire plus, sont bloqués à terre dans divers pays en raison des restrictions liées au Covid, sans pouvoir travailler. La durée maximale autorisée d'un contrat est de 11 mois, comme le stipule une convention maritime des Nations unies. Normalement, il y a une rotation de quelque 50 000 marins par mois sur et hors des navires. Aujourd'hui, il n'y en a plus qu'une fraction. Selon le syndicat de la Fédération internationale des Transports, il y a jusqu'à 25% de marins en moins sur les navires qu'avant le Covid-19. Le secrétaire général du syndicat a déclaré : « *Nous avons prévenu que les marques mondiales doivent être prêtes pour le moment où certaines de ces personnes fatiguées et épuisées [finiront par craquer](#) ».*

À terre, alors que les verrouillages du Covid, notamment en Californie, ont tenu des milliers de travailleurs éloignés des principaux ports américano-asiatiques de Los Angeles et de Long Beach, il n'a pas été possible de résorber le très important arriéré de conteneurs avant que d'autres ne commencent à arriver, un peu comme le sort de l'apprenti sorcier. L'Amérique du Nord est actuellement confrontée à un déséquilibre de 60%, ce qui signifie que sur 100 conteneurs qui arrivent, seuls 40 sont exportés. 60 conteneurs sur 100 [continuent de s'accumuler](#).

Drewry estime que ces facteurs négatifs entraîneront également une pénurie d'officiers par rapport aux équipages dans la flotte marchande mondiale au cours des prochaines années. Tout cela souligne à quel point le système de livraison des chaînes d'approvisionnement mondialisées est aujourd'hui extrêmement fragile et cassant. Les fermetures mondiales du COVID ont des impacts à long terme bien plus graves que la plupart des gens ne le savent. L'économie mondiale est un réseau interconnecté dynamique et très complexe qui ne peut pas s'éteindre et s'allumer avec une simple pression sur un interrupteur.

F. William Engdahl

Source de l'image en vedette : New Eastern Outlook

Article original en anglais :



[Impacts of the Covid-19 Lockdown on World Trade: Global Shipping Crisis Far Worse than Imagined](#), le 22 juillet 2021.

Traduit par [Réseau International](#)

La source originale de cet article est Mondialisation.ca
Copyright © [F. William Engdahl](#), Mondialisation.ca, 2021

Articles Par : [F. William Engdahl](#)

Avis de non-responsabilité : Les opinions exprimées dans cet article n'engagent que le ou les auteurs. Le Centre de recherche sur la mondialisation se dégage de toute responsabilité concernant le contenu de cet article et ne sera pas tenu responsable pour des erreurs ou informations incorrectes ou inexactes.

Le Centre de recherche sur la mondialisation (CRM) accorde la permission de reproduire la version intégrale ou des extraits d'articles du site [Mondialisation.ca](#) sur des sites de médias alternatifs. La source de l'article, l'adresse url ainsi qu'un hyperlien vers l'article original du CRM doivent être indiqués. Une note de droit d'auteur (copyright) doit également être indiquée.

Pour publier des articles de [Mondialisation.ca](#) en format papier ou autre, y compris les sites Internet commerciaux, contactez: media@globalresearch.ca

[Mondialisation.ca](#) contient du matériel protégé par le droit d'auteur, dont le détenteur n'a pas toujours autorisé l'utilisation. Nous mettons ce matériel à la disposition de nos lecteurs en vertu du principe "d'utilisation équitable", dans le but d'améliorer la compréhension des enjeux politiques, économiques et sociaux. Tout le matériel mis en ligne sur ce site est à but non lucratif. Il est mis à la disposition de tous ceux qui s'y intéressent dans le but de faire de la recherche ainsi qu'à des fins éducatives. Si vous désirez utiliser du matériel protégé par le droit d'auteur pour des raisons autres que "l'utilisation équitable", vous devez demander la permission au détenteur du droit d'auteur.

Contact média: media@globalresearch.ca