

La logistique : facteur essentiel pour le commerce international de la viande

Etat des lieux, évolutions et enjeux

Jan-Peter van Ferneij

IFIP-Institut du porc, BP 35104, 35651 Le Rheu Cedex

jan-peter-vanferneij@ifip.asso.fr

Logistics: an essential factor for the international meat trade

Logistics is an essential link in the international trade chain. This very dynamic sector has many intertwined players who need to coordinate and work together to achieve the objectives and have a successful logistics chain. Often underestimated, logistics is now becoming a strategic issue for the competitiveness of exporting companies. Besides transporting physical goods, logistics is a complex process from the moment of planning to the marketing of a product abroad. After all, it influences all stages of production from designing a product to its distribution to the end user, such as inventory management, distribution of a product, storage at strategic points, temperature control, customs clearance, and cost and risk management.

To be successful in exporting and mitigate potential risks, it is crucial for a company to have a clear logistics strategy. Factors outside the company also influence success or facilitate access to third-country markets. The quality, international standardization, availability of capacities (freezing tunnels or storage in cold stores) and connectivity of logistics infrastructure (ports, road or rail platforms) represent key elements in the success of the internationalization of companies. National laws and diplomatic actions, and trade agreements are also determining factors. The available statistics and extensive literature are supplemented by in-depth discussions with experts and consultants to analyse the strengths and weaknesses of competitors. Logistics has become even more important in the uncertain COVID-19 context.

INTRODUCTION

Le commerce international du porc est analysé avec attention depuis des années. Les statistiques douanières permettent de suivre les évolutions, selon les destinations ou origines et selon les produits, viandes ou co-produits. Le commerce extra-UE continue de gagner en importance, en particulier vers l'Asie, où la concurrence entre les exportateurs s'intensifie.

Le processus logistique est essentiel pour réussir dans cette compétition. La logistique n'est pas seulement le transport d'un point A à un point B, mais un processus complexe soumis à des contraintes de respect des délais, de préservation de la qualité des marchandises transportées, de respect de législations ... Les infrastructures des pays (routes, rail) et les équipements des ports jouent un rôle déterminant et croissant. Cet article se concentre sur le transport maritime de longue distance.

La Covid-19 a conduit à un déséquilibre du transport mondial au premier semestre 2020. Les conteneurs ne sont pas revenus assez rapidement d'Asie, ce qui a entraîné une importante pénurie en Europe et, en limitant le trafic, a conduit à une hausse des prix. En outre, le ralentissement économique pourrait avoir des conséquences sur les flux commerciaux dans les mois et années à venir, avec tout ce que cela implique...

1. OBJECTIFS ET METHODES

Le secteur de la logistique se spécialise de plus en plus, tant au niveau du transport des produits lui-même que de la nature des

sociétés de services. Pour appréhender le rôle de ces dernières dans le commerce international, des indicateurs clés (Logistics performance Index, World Bank) sont ici discutés, permettant d'évaluer leur impact sur la position concurrentielle d'un pays.

Ces entreprises proposent un service de transport pour une diversité de produits ce qui notamment, pour les produits périssables (comme les aliments, y compris la viande), implique que la chaîne du froid doit être respectée.

Les informations collectées pour cette étude sont basées sur une riche littérature ou information spécialisée, destinée aux entreprises de logistique. Elles ont été complétées par des entretiens avec des exportateurs de viande, des sociétés de services au soutien du transport et des consultants sectoriels.

2. LA LOGISTIQUE : UN SECTEUR PUISSANT...

2.1. Le transport maritime, fer de lance du commerce mondial

Le secteur logistique représente 12 % du PIB mondial et, avant la crise de la Covid-19, la croissance prévue de ce secteur était de 5 % par an jusqu'à 2023 (Maiden, 2020). Le volume des marchandises est de plus de 11 milliards de tonnes par an, dont plus de 90 % sont transportés par voie maritime. Selon la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), le commerce maritime est dominé par le pétrole et le vrac sec. Les porte-conteneurs (dont plus de 5 100 naviguent sur le globe) transportent 17 % du tonnage

total mondial. Leur capacité unitaire peut dépasser 20 000 conteneurs « équivalents vingt pieds » (EVP, unité de référence, un conteneur de 20 pieds pouvant contenir 23 tonnes). Le marché global des conteneurs devrait continuer d'augmenter, en particulier celui des « reefers » (conteneurs réfrigérés) du fait de la hausse de la demande mondiale en produits frais, surtout en Asie. Les reefers représentent actuellement 5 % du total estimé à environ 55 millions d'EVP. A titre d'illustration, les exportations par l'UE de viandes et abats de porc surgelés vers les pays tiers s'élèvent à 4 millions de tonnes en 2019, soit environ 3 500 EVP par semaine.

2.2. Un secteur fortement concentré

En 2020, les dix principaux armateurs mondiaux détiennent 82 % du marché, les quatre premiers représentant 57 %. Plusieurs entreprises travaillent ensemble pour réduire les coûts et augmenter le nombre de rotations. Ces alliances permettent aussi de gagner en pouvoir de négociation et d'imposer les tarifs, même si les membres maintiennent une certaine concurrence entre eux. Les trois plus grandes alliances (Tableau 1) dominent 70 % du transport mondial mais 90 % de la capacité en conteneurs. Une rotation est une ligne de transport aller-retour, par exemple de Europe - Asie, desservant plusieurs ports. Une rotation Europe-Asie dure environ 70 jours, variable selon le nombre d'escales et le prix du fuel. Cette durée nécessite le transport de la viande sous forme congelée.

Tableau 1 – Les trois Alliances Maritimes majeures

	2M Alliance	OCEAN Alliance	THE Alliance
Membres	Maersk MSC Hamburg Sud	CMA-CGM Cosco OOCL Evergreen Line	Yang Ming NYK Group Hapag-Lloyd K-line HMM
Navires	223	223	241
Capacité ¹	6,0	5,5	3,3
Port-calls ²	1 327	1 571	1 152

¹en millions de TEU (TEU : terme anglais pour EVP, équivalent vingt pieds)

²nombre d'escales dans les ports par an

Source : American Export Lines, 2017

3. ...ET UN ENJEU POUR LE COMMERCE EXTERIEUR

2.1. Exporter requiert une stratégie réfléchie

Le processus logistique d'une entreprise nécessite une coordination efficace avec plusieurs intermédiaires externes tels que fournisseurs, transporteurs, entrepositaires, transitaires, manutentionnaires, gestionnaires de plateformes logistiques.... La mise en place d'une stratégie logistique est déterminante pour réussir dans le commerce international et accéder à de nouveaux marchés.

Au-delà du seul transport maritime, la compétitivité des entreprises d'un pays dépend aussi fortement des investissements publics dans la qualité et la quantité des infrastructures (réseaux routiers, rail, ports) et des activités diplomatiques (négociations d'accès aux marchés : accords commerciaux internationaux, accords douaniers, ...).

Le coût d'acheminement d'un conteneur de l'UE vers l'Asie, du fournisseur au client, se compose, en moyenne, à 40 % de frais routiers (jusqu'au port), 16 % de formalités douanières et 44 % de transport maritime (World Bank). S'y ajoutent les frais d'assurance et bancaires, selon la valeur de la cargaison. Ainsi, les coûts logistiques représentent entre 8 % et 25 % des coûts totaux, en fonction des pays de départ et de destination et selon le niveau de développement économique. Selon les périodes et les tarifs des armateurs, sur la rotation Europe-Asie, le coût logistique avoisine près de 0,20 € pour un kilo de viande de porc.

2.2. Infrastructures portuaires et standardisation, clés de voûte de l'accès au commerce mondial

Selon la Banque mondiale, la performance logistique de la France s'est dégradée en 2018 et se situe en retrait de celle de l'Allemagne et des Pays-Bas, et au même niveau que l'Espagne, qui progresse. La concurrence entre les ports maritimes se renforce. Ils doivent constamment innover et améliorer leurs infrastructures pour « rester sur les radars » des armateurs. Avec la crise de la Covid-19 et le ralentissement consécutif du commerce international, les armateurs ont supprimé des escales (et des rotations). Par conséquent, ils privilégient les ports les plus performants : capacité d'accueil des grands porte-conteneurs, vitesse de (dé)chargement, capacité de stockage (capacité électrique pour l'accueil des reefers), connexion à l'arrière-pays (entrepôts réfrigérés...). Ainsi, le port du Havre, principal port à conteneurs de France, n'a pas suivi l'expansion des ports européens entre 2010 et 2019. Rotterdam, port le plus automatisé au monde, et Anvers traitent plus de 10 millions d'EVP par an, contre moins de 3 millions au Havre alors que sa capacité est de 6 millions d'EVP.

Tableau 2 – Les évolutions de l'accueil de conteneurs selon le port, en millions d'EVP

	2010	2019	2019/2010
Rotterdam (NL)	11,50	14,95	+30%
Anvers (BE)	8,47	11,86	+40%
Le Havre (FR)	2,35	2,77	+18%

Source : Direction générale des infrastructures de transport

DISCUSSION

La standardisation a donc joué un rôle important dans la facilitation des échanges. La concertation entre pays pour s'accorder sur des réglementations est aussi porteuse de réductions de coûts et favorise les investissements à long terme. L'amélioration des connexions avec l'arrière-pays, en réduisant les temps d'attente dans les ports (actuellement entre 4 et 7 jours dans l'UE), permet d'augmenter la capacité à exporter. Enfin, la simplification des procédures de dédouanement est un élément important pour motiver les entreprises à participer aux chaînes de valeurs internationales. Du fait de la crise sanitaire de la Covid-19, les coûts du transport maritime sont en augmentation. Dans ce contexte, le train pourrait (re)devenir compétitif à l'avenir (la Chine investit dans une liaison ferroviaire avec l'Europe). Plus rapide (moins de 10 jours visés en 2030), il permettrait les échanges de viande fraîche, de valeur supérieure.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Rodrigue, J-P., 2020. The Geography of Transport Systems, Fifth Edition, New York: Routledge, 468 p.
- Maliszewska M, Mattoo A, van der Mensbrugge D., 2020. The Potential Impact of Covid-19 on GDP and Trade, A preliminary Assessment. Policy Research Working Paper 9211, World Bank document, 24 p.
- Maiden T., 2020., How big is the logistics industry?, freightwaves.com (11/07/2020)