

Flux et coûts de transport mondiaux sont affectés par la crise. Les arbitrages ont-ils changé?

Le coût porte-à-porte des transports aériens et maritimes a chuté de 45% et 55% en quelques mois.

Nous le mentionnions dans la newsletter #1 2009, l'index Baltic Dry du transport maritime en vrac a chuté de son record de 11793 en juillet 2008 à 680-720 en décembre-janvier 2009. Il s'est depuis repris, autour de 1400-1800 en avril (source Bloomberg). La chute est aussi impressionnante pour le transport maritime de conteneurs, puisque certains transitaires ont simplement offert le transport maritime au premier trimestre, se compensant maigrement sur les charges annexes.

Les changements de conditions économiques ont-ils changé les arbitrages de transport?

Nous examinons les tendances, leurs conséquences et définissons quelques règles simples pour tirer son épingle du jeu. Vous vous rappellerez que nous vous conseillions de négocier fortement avec vos transitaires en janvier. Ce n'est pas tout.

Quelques chiffres pour comprendre le contexte:

1- Tendances de transport

Conteneurs: flux et stockage

Vous le savez déjà, la Chine exporte énormément de produits à faible valeur ajoutée et importe peu de produits à forte valeur ajoutée. Cela signifie évidemment que les avions et conteneurs pleins à l'aller reviennent vides en Chine. D'où coûts de fret moindres vers la Chine depuis EU et US.

Quelques chiffres :

- le port de Hambourg traite 2.4 millions de twenty foot équivalent units (TEU) par an en provenance de Chine.
- la Chine a exporté 25.5 millions de TEU au 1^{er} trimestre 2009 (-12.8%)
- HK a exporté 6.9 millions TEU en 2008 (-1.5%)

- Fin avril 2009, 450 000 TEU vides étaient en attente à Shenzhen et 700 000 à Shanghai, en forte hausse par rapport à 2008 (+50%).

Fret aérien:

Le trafic mondial est d'environ 5 milliards de tonnes de fret kilomètre par mois mais a chuté de 25% fin 2008, et reste à ce niveau.

Flottes maritimes

Les porte-conteneurs atteignent 10 000 TEU. A raison de 10 rotations par an vers les US, un navire représenterait donc 100 000 TEU. De très nombreux navires de 10 000 TEU commandés dans l'euphorie du milieu des années 2000 arrivent sur le marché en 2009-2010.

Flottes aériennes

Le trafic, mesuré en tonnes de fret kilomètre a baissé de 25% à 15 milliards au 4^{ème} trimestre 2008. Les compagnies n'ont pas réussi à retirer suffisamment de capacité pour freiner la chute des coûts, mais ont commencé ce mouvement. La chute semble stabilisée, IATA indiquant -22% pour mars 2009 / mars 2008.

Réseau ferré

Le transsibérien a transporté en 2008 un record de 274 000 TEU selon les chemins de fer russes. Il peut nécessiter des transbordements (le réseau ferré Russe n'utilise pas la même largeur de voie que Chinois ou Européens à l'exception de la Finlande), mais une desserte Hohhot (Mongolie Intérieure) vers Francfort en 15 jours est opérationnelle. La traditionnelle liaison Vladivostok – Moscou / Helsinki est la plus utilisée, toujours d'après les chemins de fer russes.

2- Impact sur coût de transport

Coût maritime en baisse bien entendu. Plusieurs sources remontent que certains transitaires facturaient le transport zéro en décembre – janvier.

Coût aérien en baisse moindre que maritime.

Nous le mentionnions précédemment la surcapacité de transport aérien a commencé à baisser. Des centaines de cargos sont en hibernation à Singapour et Hong Kong, mais le marché maritime étant moins flexible (redéploiement plus lent, frais fixes plus élevés d'où tentation de continuer l'exploitation), et un boom de construction navale portant ses fruits, la surcapacité perdure.

- Exemples de coûts de transport hors assurance (sources Drewry Shipping et autres). Les coûts indiqués sont depuis Hong Kong, Shanghai étant légèrement plus cher.

		Coût / 1 m3 (USD) *		
40' container (24 m3)	Transit	Apr-07	Apr-08	Apr-09
HK - US West Coast	20 jours	95	121	63
HK - EU	35 jours	169	206	40

* en supposant un conteneur 40' = 24 palettes de 1m3 chacune

* en supposant le conteneur plein

		Coût / 1 m3 (USD) *	
1 Palette LCL (1 m3)	Transit	Apr-08	Apr-09
HK - US West Coast	20 jours	250	200
HK - EU	35 jours	210	150

		Coût / 1 m3 (USD) *	
Air (1 m3 = 167kg)	Transit	Apr-08	Apr-09
HK - US West Coast	5 jours	760	500
HK - EU	5 jours	750	470

* palette LCL (en conteneur mixte) et transport aérien sont factures au volume net

* dans le cas du transport aérien tarification au poids, au barème 1m3 = 167 kg, ou au poids réel si celui-ci est supérieur au barème

- Le transsibérien présente des coûts à mi chemin entre maritime et aérien. Son intérêt est donc important en période de turbulences. Il est à considérer pour réduire les risques à moindre coût.

3- Durée, coût financier, risque et coût d'opportunité

Durée de transport

- Maritime:

Chine - EU: 35 jours à 40 jours

Chine - US: 20 à 25 jours

- Air: 5 jours

- Fer: Vers l'Europe seulement.

15 jours de Hohhot (Mongolie) à Francfort ou de Vladivostok à Moscou.

Un test Vladivostok – Moscou en 6 jours a été réalisé fin 2008, grâce à une meilleure maintenance des motrices.

Coûts financiers: Cash is King

- La crise a fait augmenter fortement les coûts financiers, et restreint l'accès au crédit, même si obtenir une lettre de crédit de sa banque redevient une procédure normale. Le coût du crédit à court terme est passé pour les grandes entreprises de quasi gratuit au 1^{er} trimestre 2008 (quasiment zéro au dessus des taux de banque centrale, soit environ 5% en EU) à 6 – 7% (source: Reuters). En ces circonstances conserver un cash important est une priorité. Réduire le besoin en fonds de roulement en réduisant les stocks est une source évidente de cash.

- S'il est impossible de financer le stock l'optimisation du coût de transport est reléguée au second plan.

Coût financier

- Reprenons notre palette d'1 m3. Voici le coût financier de son immobilisation pendant le transport, pour différentes valeurs marchandes.

Asquance

Coût de financement MER		Transit (jours): 35	
Valeur \$	taux 6%	taux 13%	taux 27%
5000	29	58	117
25000	146	292	583
50000	292	583	1167
100000	583	1167	2333

Coût de financement AIR		Transit (jours): 5	
Valeur \$	taux 6%	taux 13%	taux 27%
5000	4	8	17
25000	21	42	83
50000	42	83	167
100000	83	167	333

Risque et coût d'opportunité

Au delà des coûts de transport et d'opportunité, le choix entre les différents modes de transport est aussi lié au risque sur la marchandise et au coût d'opportunité représenté par son immobilisation. Il faut prendre en compte le risque de perte de valeur durant le transit. Ceci est notamment vrai dans les marches à cycle de vie de produit très court (informatique par exemple) et pour les sociétés qui ne bloquent pas leurs ventes au départ via contrat cadre, par exemple vente au détail.

- Le risque est le rapport du coût d'un évènement et de sa probabilité. On parle ici de perte de valeur de la marchandise due à

sa non-disponibilité durant le transit, non du risque de casse ou perte en transport pour lequel il existe d'excellentes assurances. Le risque est important dans une industrie telle que l'électronique, où les prix baissent sauvagement tous les trimestres (3% par mois *en moyenne*), et les générations de produits durent 8-10 mois.

Arbitrage final

Prenons l'exemple d'une expédition de matériel électronique. Une palette de 1m3 contient 500 produits à 50 USD, soit 25000 USD de valeur. Le coût de financement de la société est de 13%. Le risque est valorisé à 3% mensuel.

(USD)	Coût transport	Coût financier	Coût risque	TOTAL
AIR	470	42	125	637
MER (LCL)	150	292	875	1317
MER (FCL)	40 *	292	875	1207

* Coût MER FCL en supposant un conteneur 40' plein de 24 palettes d'1m3 chacune

Cet exemple est un peu dramatique bien entendu, mais il révèle que la méthode de transport a priori la plus onéreuse peut être finalement la moins chère si l'on prend en compte le coût complet de la chaîne logistique. Instinctivement nous le savons tous. Mais dans des périodes où les repères changent rapidement il est utile de s'astreindre à un peu de rigueur pour optimiser sa supply chain.

Asquance

Conclusions

- Toujours travailler en coût complet pour réaliser les bons arbitrages.
- Pour expéditions de volume inférieur à 1 m3, l'aérien sera en général la seule solution intéressante.
- Au dessus d'1 m3, le transport est toujours moins cher en maritime. Or le coût du transport maritime a baissé le plus fortement ces derniers mois. Même si des rumeurs de hausses de taux circulent, les hausses seront difficilement applicables tant que l'activité ne reprendra pas.
- En revanche le coût de l'argent a augmenté fortement.
 - o Certaines entreprises voient leur accès au crédit restreint. Au pire, impossible : coût = ∞
 - o Crédit disponible au taux de l'usure ou carte de crédit, 2% par mois = 27% /an
 - o Dans ces conditions réduire ses marges et passer en aérien est à considérer.
- Surtout si vous importez vers l'Europe continentale depuis le nord de la Chine, le transsibérien peut améliorer les alternatives.

Plan d'action

- revoir ces calculs très régulièrement en intégrant les nouvelles données
- ne pas oublier de mettre les transitaires en concurrence. Se rappeler qu'en transport porte à porte maritime le coût de transport maritime ne représente qu'une fraction du coût final, c'est pour cela que certains transitaires pouvaient offrir le transport en janvier
- une solution intermédiaire à considérer pour les Européens: le transsibérien. Pas pour tout le monde mais peut permettre d'optimiser la trésorerie en réduisant le temps de transport, tout en réduisant le coût transport par rapport à l'aérien.

Cordialement,

Thuy Marchal
Président

Qui sommes-nous :

Asquance a été fondé par des ingénieurs et managers Européens, Américains et Asiatiques pour aider les PME dynamiques à sécuriser achats, approvisionnements et qualité en Asie.

Basées en Chine, France, Inde et Vietnam, les équipes Asquance s'appuient sur des outils simples et efficaces pour optimiser industrialisation et chaîne logistique.

Inscrivez-vous pour recevoir notre newsletter: <http://www.asquance.com/newsletter>