Points forts De la Polynésie française

ÉTUDES



LE FRET INTERNATIONAL EN POLYNÉSIE FRANÇAISE DE 2000 À 2011



INSTITUT DE LA STATISTIQUE DE LA POLYNÉSIE FRANÇAISE



La Polynésie française, de par son insularité, est particulièrement dépendante des échanges mondiaux de marchandises, aussi appelés « fret ». Les caractéristiques de ce fret évoluent peu en 12 ans. En effet, même si les volumes concernés fluctuent, avec une diminution des volumes importés et une augmentation des volumes exportés entre 2007 et 2011, le transport maritime demeure le principal moyen d'acheminement des marchandises et la partition entre le fret aérien et maritime reste stable entre 2000 et 2011.

En raison du coût du fret, le choix du mode de transport, en fonction des produits et de la provenance, est essentiel et le coût du fret représente en moyenne 12 % de la valeur des produits importés. Les produits acheminés par voie maritime sont plutôt encombrants, pesants et peu fragiles, alors que par voie aérienne, ils sont plutôt peu volumineux, légers et périssables.

Les produits pétroliers concernent 40 % du fret importé et les déchets à recycler 40 % du fret exporté.

Si la Polynésie française échange des produits très divers, par bateau et par avion, avec les pays du monde entier, la France, Singapour, la Nouvelle-Zélande et les États-Unis demeurent ses partenaires privilégiés.

Le taux de couverture réel FAB-FAB¹ stagne à 8 % depuis 2009.

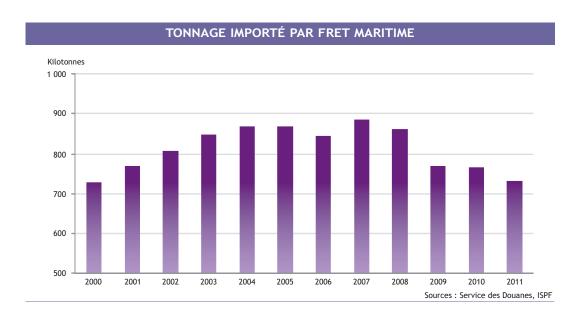
1 : Voir méthodologie.

Le fret international en Polynésie française de 2000 à 2011

1 • LE FRET MARITIME IMPORTÉ

L'essentiel des marchandises est importé par voie maritime

En 2011, le volume importé par bateau est de 730 kilotonnes, toutes marchandises confondues. Ce volume est équivalent à celui de l'année 2000. Cette stabilité masque des évolutions contrastées sur la période. Ainsi, entre 1995 et 2004, les volumes importés ont augmenté de 5 % en moyenne par an. Puis, en 2005 et 2006, les quantités ont légèrement baissé pour ensuite remonter à un maximum, jamais égalé, de 890 kilotonnes en 2007. Depuis lors, le volume des marchandises importées régresse de 5 % par an en moyenne. En 2009, la Polynésie française subit le contrecoup de la crise mondiale de 2008 et la diminution des échanges est particulièrement importante (-11 % sur un an). Elle s'explique en partie par la baisse de l'approvisionnement des produits pétroliers de 4 % par an depuis 2008.



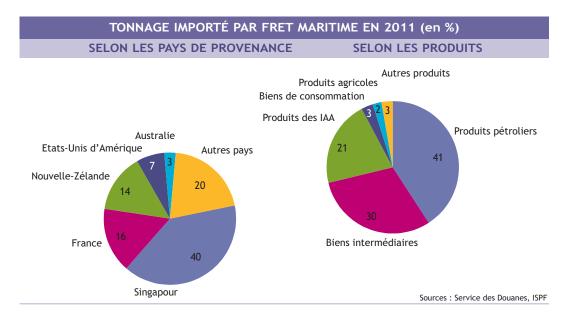
Cinq pays approvisionnent la Polynésie française

La provenance des importations par voie maritime a peu varié en douze ans et cinq pays regroupent les 4/5 du volume importé. Au total 95 % des marchandises proviennent de dix pays seulement. Singapour, fournisseur d'hydrocarbures, arrive en tête du classement et représente 40 % du volume total en 2011 avec ce seul produit. La France métropolitaine se classe 2ème depuis 2003 avec notamment les produits des industries agroalimentaires (IAA) qui représentent 40 % du total des produits importés de France par bateau. Le tonnage de ces produits commandés en France a

augmenté d'un tiers entre 2000 et 2011. La Nouvelle-Zélande suit de près avec les importations de biens intermédiaires comme le ciment, le fer et le bois. Les États-Unis demeurent le 4ème fournisseur sur l'ensemble de la période mais leur part a baissé de 10 % à 7 % du tonnage entre 2000 et 2011. Enfin, l'Australie occupe la 5ème place des fournisseurs alors qu'elle en était le premier avant 2005 approvisionnant alors la Polynésie française en hydrocarbures.

Les produits pétroliers représentent 40 % des marchandises

Les produits pétroliers et les biens intermédiaires constituent à eux seuls les 3/4 du fret importé par voie maritime. Le volume des produits pétroliers reste important malgré les baisses enregistrées à partir de 2008. Les biens intermédiaires, comme le ciment, les profilés métalliques ou le bois ont baissé ces trois dernières années. Supérieur à 300 kilotonnes entre 2002 et 2007, leur tonnage a progressivement diminué à 220 kilotonnes en 2011. Les entreprises du secteur de la construction, principaux acheteurs de ces produits, ont fortement réduit leurs commandes depuis 2008. Emblématique du secteur, les importations de ciment, pour moitié d'origine néo-zélandaise, ont baissé d'un tiers depuis 2007. Le volume des produits des IAA a augmenté de 15 % entre 2000 et 2011 et les trois quarts du tonnage proviennent de trois pays, la France (40 %), les États-Unis (18 %) et la Nouvelle-Zélande (16 %).



2 • LE FRET MARITIME EXPORTÉ

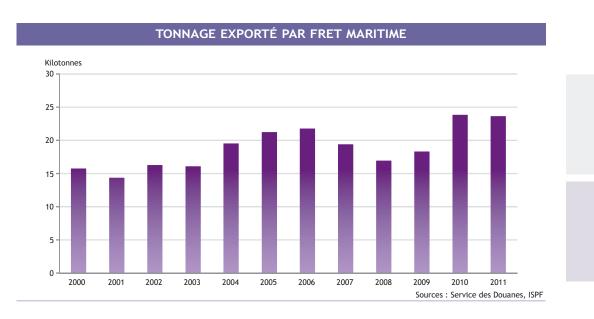
Les marchandises exportées augmentent en 2010 et 2011

Entre 2000 et 2011, près de 95 % des produits sont exportés par voie maritime. Le tonnage le plus important a été réalisé ces deux dernières années.

Entre 2000 et 2006, les quantités exportées sont passées de 16 à 22 kilotonnes. Elles ont ensuite baissé à 17 kilotonnes en 2008, année de faibles exportations, en particulier pour le poisson et la purée de noni. En 2010 et 2011, 24 kilotonnes ont été exportées, des volumes élevés en raison du doublement des exportations de déchets à recycler et d'une demande soutenue d'huile de coprah.

Six pays concentrent 90 % des exportations

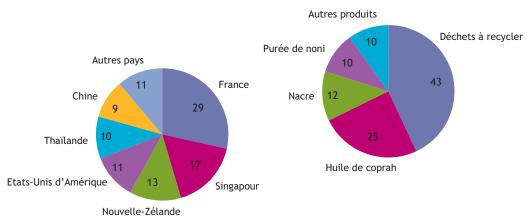
Les deux tiers des marchandises sont exportées par fret maritime principalement vers la France et les pays d'Asie. En 2011, la France métropolitaine accueille 29 % du fret exporté dont 5 800 tonnes d'huile de coprah. La Chine a acheté 2 800 tonnes de nacres, Singapour et la Thaïlande étant destinataires de 5 000 tonnes des déchets recyclés. Les États-Unis et la Nouvelle-Zélande reçoivent chacun 12 % du tonnage avec, respectivement, 2 500 tonnes de purée de noni pour le premier et 2 800 tonnes de déchets à recycler pour le second.



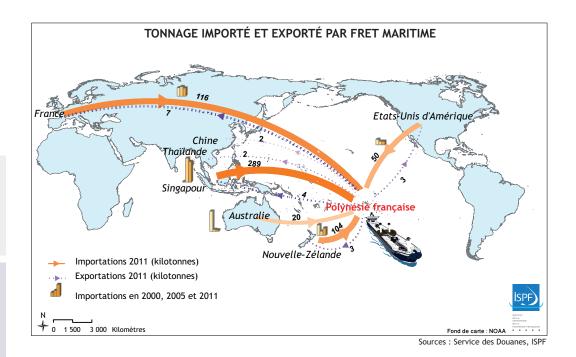
Davantage de produits à recycler sont exportés en 2010 et 2011

Comme pour les importations, les produits encombrants sont acheminés par voie maritime. Ainsi, les produits à recycler (papier, carton, fer, acier, aluminium ...) représentent 43 % du fret total exporté en 2011. Ces déchets sont de plus en plus exportés passant de 3 kilotonnes en 2002 à 10 kilotonnes en 2011. L'huile de coprah, autre produit volumineux, est exportée principalement vers la France. La purée de noni expédiée par bateau en 2011 représente 10 % du poids exporté, mais en 2005 ce produit arrivait en tête avec 30 % du poids total.





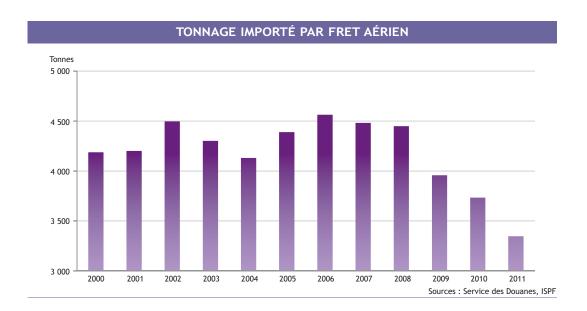
Sources : Service des Douanes, ISPF



3 • LE FRET AÉRIEN IMPORTÉ

Les importations chutent de 2008 à 2011

La valeur des marchandises importées par fret aérien a augmenté entre 2000 et 2011, mais les tonnages correspondants sont de plus en plus faibles. S'ils oscillent autour de 4,3 kilotonnes entre 2000 et 2007, ils chutent de 9 % par an à compter de 2008 pour atteindre 3,3 kilotonnes en 2011. Cette baisse des importations par avion ces dernières années concerne l'ensemble des pays fournisseurs et de nombreux produits. Entre 2008 et 2011, le tonnage a diminué de plus de 1 000 tonnes dont la moitié est imputable à la zone Australie Nouvelle-Zélande.



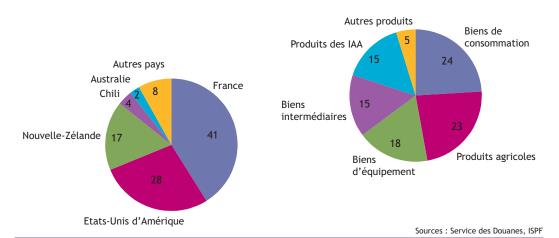
Trois pays fournissent l'essentiel des imports

La France, les États-Unis et la Nouvelle-Zélande fournissent 86 % du fret aérien importé. Ces pays, régulièrement desservis par voie aérienne, étaient déjà sur le podium en 2000, la France toujours en tête, mais suivie de la Nouvelle-Zélande, puis des États-Unis. Il y a douze ans, les produits alimentaires se commandaient davantage par avion de Nouvelle-Zélande. Depuis trois ans, le prix du kilogramme du fret aérien est plus avantageux sur la desserte américaine.

Les produits frais et fragiles voyagent par avion

Depuis douze ans, le fret aérien importé est composé pour moitié de biens de consommation non alimentaires et de produits agricoles frais comme les fruits et légumes. Les tonnages de ces deux groupes de produits ont diminué ces dernières années. Entre 2008 et 2011, les volumes des biens de consommation ont baissé de 30 % et ceux des produits agricoles de 20 %. Les principaux produits arrivés par avion en 2011 sont des produits plutôt fragiles comme les fruits et légumes (625 tonnes), les produits pharmaceutiques (141 tonnes) et les ordinateurs (120 tonnes).

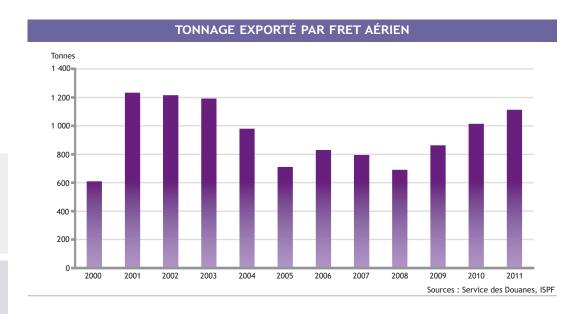


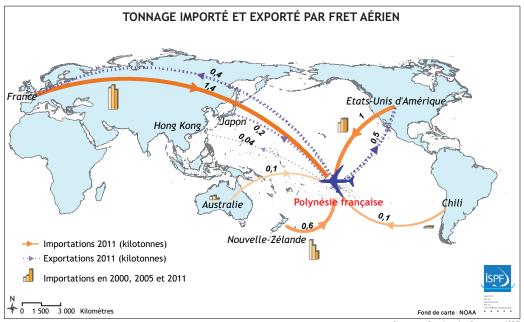


4 • LE FRET AÉRIEN EXPORTÉ

Les exports de poissons augmentent de 2008 à 2011

La quasi-totalité des exports par avion concerne les poissons frais entiers ou en filets. Les tonnages sont importants entre 2001 et 2003 (1,2 kilotonne par an) grâce aux bonnes ventes de thon frais. Suivent cinq années d'exportations plus faibles et irrégulières. Depuis trois ans, le fret aérien de poissons frais est à nouveau en forte augmentation. Les perles sont exclusivement exportées par avion pour un tonnage en hausse mais qui reste faible (15 tonnes en 2011) ; leur valeur a néanmoins baissé régulièrement depuis 2005.



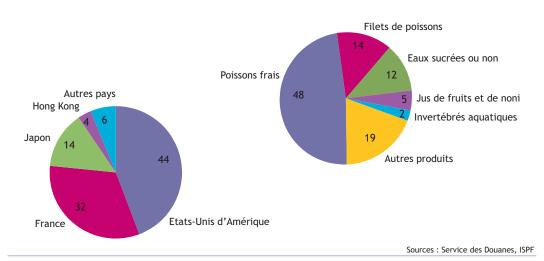


Sources : Service des Douanes, ISPF

Les États-Unis et la France sont les principaux marchés

Le fret aérien est exporté principalement vers les États-Unis (44 %) avec les ventes de poissons frais et, vers la France métropolitaine (32 %) pour les filets de poissons frais et les boissons produites localement. Le Japon importe essentiellement du poisson frais entier, des jus de fruits produits localement et des perles de culture. La totalité des exportations de bêches-de-mer ou « rori » est dirigée vers le marché de Hong Kong ainsi que la moitié de la production perlicole vendue à l'étranger. Les eaux sucrées ou non sont destinées essentiellement aux compagnies aériennes internationales. Les jus de fruit partent majoritairement vers la France et les jus de noni vers le Japon. Tout comme la perle, la vanille est exportée exclusivement par voie aérienne.

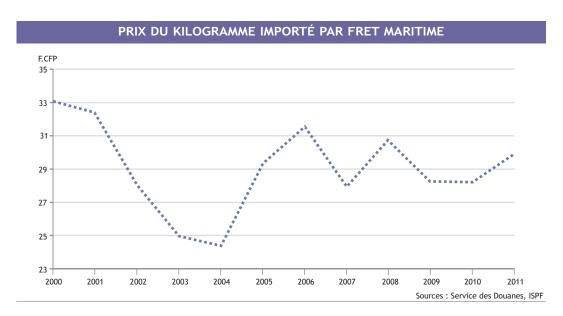




5 • QUE COÛTE LE FRET ?

Le coût du fret² dépend de plusieurs éléments notamment du mode de transport, du pays de provenance des marchandises, de la devise utilisée, de la nature et de la valeur du produit transporté ainsi que de la fréquence des liaisons internationales. Le prix moyen du fret maritime se stabilise autour de 30 F.CFP du kilogramme depuis ces sept dernières années. Le fret aérien, lui, progresse fortement ces deux dernières années à plus de 800 F.CFP le kilogramme.

En France métropolitaine, la part du transport est environ de 3 % de la valeur CAF. En Polynésie française, compte tenu de l'éloignement et de l'insularité, elle atteint un taux nettement supérieur qui se situe à 12 % entre 2000 et 2011.

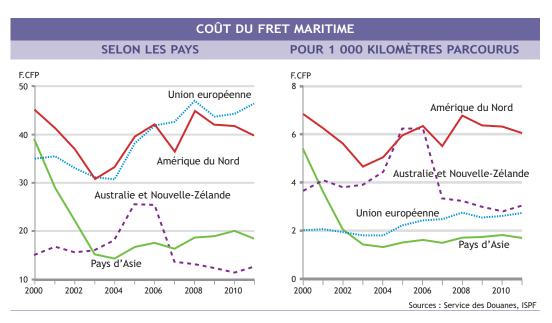


Le coût du fret maritime est plus élevé pour l'Europe et l'Amérique

Tous éléments confondus, le coût du fret maritime est en baisse de 2000 à 2004, puis il remonte en 2005 pour se maintenir depuis à 30 F.CFP par kilogramme. Les coûts varient cependant en fonction des provenances. Le fret maritime en provenance de l'Union européenne baisse de 2000 à 2004 puis augmente depuis 2005 pour atteindre 46 F.CFP en 2011; en douze ans il progresse de 30 %. C'est la région la plus lointaine de la Polynésie française ce qui explique son coût élevé. En provenance d'Amérique du Nord, les prix du fret maritime sont restés stables sur la période, autour de 40 F.CFP. Pour les pays d'Asie, les prix ont fortement baissé de 2000 à 2003 puis se maintiennent à 20 F.CFP du kilo. Les prix les moins élevés sont ceux de la zone Australie Nouvelle-Zélande, la plus proche, avec un prix de 13 F.CFP du kilo en 2011.

Que coûte le fret maritime pour 1 000 kilomètres parcourus?

Les quatre principales zones d'affrètement sont très éloignées les unes des autres, le calcul du prix du kilogramme de fret par kilomètre parcouru permet d'étudier le coût du fret sans tenir compte de la distance parcourue. De fait, les résultats pour 2011 sont alors très différents des précédents. Le coût du fret maritime en provenance de l'Union européenne, des pays d'Asie et de la zone Australie Nouvelle-Zélande devient sensiblement le même, autour de 3 F.CFP, alors que pour l'Amérique du Nord, il est deux fois plus élevé. Le prix du transport n'est donc pas forcément lié à la distance à parcourir et pour les produits en provenance d'Amérique du Nord, les coûts fixes des moyens de transport semblent particulièrement conséquents.

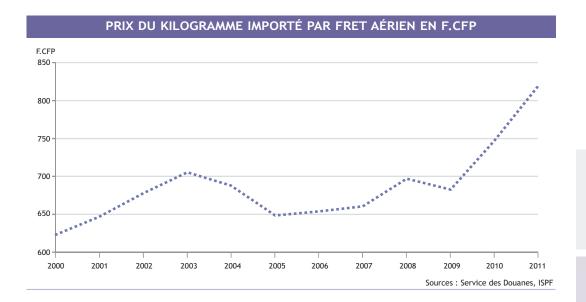


La valeur du produit transporté impacte le coût du fret maritime

Les biens intermédiaires, les produits agricoles et ceux des industries agroalimentaires sont les moins chers à transporter pour un prix de 20 à 30 F.CFP par kilo. Les biens de consommation non alimentaires et les biens d'équipement sont eux, trois fois plus chers, entre 80 et 90 F.CFP par kilo. Enfin, le fret maritime de l'industrie automobile est le plus onéreux à plus de 100 F.CFP par kilo. Le fret des produits bruts ou peu manufacturés est ainsi moins élevé. Les valeurs et les conditionnements des produits ont donc une incidence sur le coût du fret maritime.

Le coût du fret aérien augmente fortement en 2010 et 2011

Entre 2000 et 2009, le prix du fret se maintient entre 650 et 700 F.CFP. Ces deux dernières années il progresse de 10 % par an pour atteindre 820 F.CFP en 2011, soit près de 27 fois le coût du fret maritime.

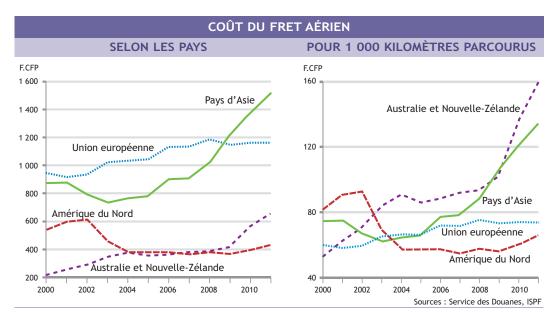


Le coût du fret aérien est important en provenance d'Europe

En provenance de l'Union européenne, le coût du fret aérien a augmenté régulièrement de 3 % annuellement entre 2000 et 2008, il se stabilise depuis à 1 160 F.CFP/kilo. Les volumes importés par avion des pays d'Asie sont minimes (4 % du total) et le coût du fret y est le plus élevé. A contrario, le prix le plus bas est constaté en Amérique du Nord, malgré une augmentation de 9 % en 2011 à 430 F.CFP/kilo. Le prix du fret aérien en provenance d'Australie Nouvelle-Zélande augmente depuis 2000 et plus fortement ces deux dernières années (+ 34 % en 2010 et + 17 % en 2011) pour atteindre 660 F.CFP/kilo. La fréquence des vols a une incidence sur le coût du fret. La liaison Los Angeles-Tahiti est assurée quotidiennement et le prix du fret sur ce tronçon est trois fois moins élevé que le fret d'Europe. La desserte de l'Union européenne et de l'Australie nécessite des escales et engendre des frais supplémentaires.

Que coûtent 1 000 kilomètres de fret aérien?

Ramenés au kilométrage, les coûts du fret aérien arrivant d'Amérique du Nord ou de l'Union européenne sont comparables avec respectivement 65 et 74 F.CFP par kilogramme, pour 1 000 kilomètres parcourus. En provenance d'Australie et de Nouvelle-Zélande, les coûts sont deux fois plus élevés, soit 160 F.CFP par kilogramme en 2011. Les coûts des pays d'Asie sont élevés mais peu significatifs car les volumes concernés sont très faibles.



Le coût du fret aérien dépend du produit

Comme pour le fret maritime, la valeur des produits transportés impacte le coût du fret aérien. Le montant du transport aérien des produits agricoles est le plus faible, soit 400 F.CFP/kilo. Les produits des industries agroalimentaires et les biens de consommation non alimentaires coûtent deux fois plus. Les pièces détachées et le matériel fragile tel que téléphone, ordinateur ont un niveau de prix supérieur à 1 200 F.CFP/kilo.

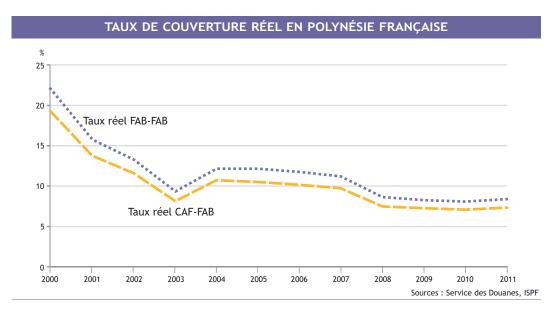
La devise a peu d'incidence sur le coût du fret

Le coût du fret peut également varier en fonction des taux de change des différentes devises liées à son paiement. En 2011, on dénombre 17 devises différentes pour payer le fret mais seules trois d'entre elles sont prépondérantes : l'euro, le franc pacifique et le dollar US. Seuls 14 % du fret sont payés avec des devises à taux de change variables : principalement le dollar US et le dollar NZ. Le fret peut être libellé en F.CFP lorsque le transitaire qui réalise la transaction est basé en Polynésie française, même si le transporteur n'est pas polynésien. Le transitaire paye ensuite le transporteur dans la monnaie fixée par le contrat de transport.

6 • LE TAUX DE COUVERTURE FAB-FAB3 STAGNE DEPUIS TROIS ANS

Une étude sur la mesure des coûts de transport liés aux échanges extérieurs permet aussi une meilleure comparaison entre les importations et les exportations. La dissymétrie entre valeur CAF (coût, assurance, fret) des importations et valeur FAB (franco à bord) des exportations se corrige en calculant les importations en valeur FAB. Le taux de couverture FAB-FAB est le meilleur indicateur pour comparer le solde des échanges commerciaux entre deux périodes.

Entre 2000 et 2003, les exportations locales baissent de 10 % en moyenne par an alors que les importations civiles montent de 4 %. Le taux de couverture réel FAB-FAB chute ainsi fortement en passant de 22 % en 2000 à 9 % en 2003. Il remonte ensuite à 12 % en 2004 du fait de la relance des ventes de perles de culture. Entre 2004 et 2008, les exportations locales baissent de 3 % par an et les importations civiles augmentent de 5 %. Le taux réel FAB-FAB baisse progressivement jusqu'à 9 % en 2008. Pour les trois dernières années, le taux de couverture réel FAB-FAB stagne autour de 8 %; les moyennes annuelles des exportations locales et des importations civiles sont en baisse respectives de 5 % et 4 %.



Qu'est-ce que le fret?

Le fret est à l'origine même du commerce. Ce terme désignait autrefois la cargaison d'un navire, aujourd'hui, il couvre par extension l'ensemble du transport de marchandises quel que soit le moyen de transport utilisé. Le fret est une activité économique règlementée à la fois au niveau d'un pays et au niveau international. En Polynésie française, le fret international transite obligatoirement par deux infrastructures situées, l'une au port de Papeete pour le fret maritime, l'autre à l'aéroport de Tahiti-Faa'a pour le fret aérien. Toute marchandise entrant ou sortant du territoire est soumise à une déclaration en douane précisant entre autre la valeur, le poids, le mode de transport, la provenance du produit, les taxes afférentes et permet ainsi de collecter précisément les statistiques de fret international.

MÉTHODOLOGIE

En Polynésie française, les données du commerce extérieur sont diffusées selon le système du commerce spécial.

Elles excluent les statistiques suivantes :

- Les marchandises stockées dans les entrepôts douaniers
- · Les admissions temporaires
- Les réexportations de marchandises non transformées des entrepôts douaniers
- · Le transit direct
- · Le trafic voyageur
- Les colis et envois postaux sous franchise.

Les importations comprennent les marchandises entrées directement pour la consommation (y compris les réparations et les transformations) et les marchandises sorties des entrepôts douaniers ou en admission temporaire pour être mises à la consommation.

Les exportations comprennent les exportations de produits locaux, c'est-à-dire les marchandises entièrement ou partiellement produites ou fabriquées dans le pays, ainsi que les exportations nationalisées (les importations réexportées en l'état).

Cette étude a été réalisée à partir des données douanières enregistrées dans la base SOFIX par les déclarants en douane. Elle se base sur les importations et exportations dites « régulières » qui ne prennent pas en compte les flux militaires, ni les marchandises exceptionnelles telles que les gros aéronefs et navires.

Le coût du fret ne peut être calculé que pour les importations qui sont recensées d'après leur valeur en douane sur la base des factures CAF (coût, assurance, fret). Au prix du produit luimême sont ajoutés les frais de transport et d'assurance nécessaires à son acheminement. Les exportations sont exprimées d'après leur valeur en douane sur la base des factures FAB (franco à bord) c'est-à-dire à l'exclusion des frais de transport encourus hors du territoire pour acheminer la marchandise jusqu'au destinataire. Le coût du fret pour les exportations n'est pas indiqué dans les déclarations douanières sur lesquelles se base cette étude.

Les informations permettant le calcul du fret sont disponibles dans les déclarations en douane hormis pour les importations d'hydrocarbures qui représentent 15 % de la valeur CAF et 40 % du poids de la totalité des importations. L'étude du coût du fret est donc restreinte aux produits importés dont les déclarations détaillent le montant du fret.

Le taux de couverture correspond au rapport entre la valeur des exportations et celle des importations. Pour calculer un taux de couverture FAB-FAB, il faut soustraire des importations les frais de transport et d'assurance qui ne sont pas pris en compte dans les exportations. Le solde des échanges commerciaux FAB-FAB sert notamment à l'établissement de la balance des paiements.

En Polynésie française, on calcule un taux de couverture dit réel, c'est le rapport entre la valeur des exportations originaires du territoire et la valeur des importations civiles (sans flux militaire). Ce taux est appelé réel parce qu'il est calculé à partir de la capacité du territoire à exporter ses produits locaux et ses besoins en biens à importer. C'est un indicateur de la dépendance du territoire vis-à-vis de l'extérieur.

Le commerce extérieur de la Polynésie française

LE FRET INTERNATIONAL EN POLYNÉSIE FRANÇAISE DE 2000 À 2011

Pour un grand nombre de personnes, le commerce extérieur représente surtout des chiffres sur les importations et les exportations d'un pays. Les flux observés sont principalement la valeur et le poids des marchandises transportées. Mais le commerce extérieur comprend aussi d'autres indicateurs comme celui du fret. Or, cette composante est encore peu diffusée en Polynésie française.

Cette étude veut montrer l'importance du fret international dans une économie isolée au cœur du Pacifique Sud.

Quels sont les produits les plus achetés et les plus vendus?

Quels sont les partenaires privilégiés de la Polynésie française ?

Quel est le prix du fret relatif aux importations?

Cette étude vous informe sur tous ces points. Entre 2000 et 2011, le coût lié au fret, qu'il soit maritime ou aérien, représente en moyenne 12 % de la valeur des produits importés.



Le coût moyen du fret maritime en 2011.



