

La fermeture d'un port chinois propulse le coût du fret vers des sommets

Cela fait maintenant une semaine qu'un cas de coronavirus dans le troisième port commercial du monde perturbe le commerce maritime mondial. C'est un obstacle de plus pour les transporteurs maritimes déjà mis à rude épreuve depuis le début de la crise sanitaire. Ce type d'incident pourrait se répéter avec la diffusion rapide du variant Delta.



Plusieurs bateaux coincés à l'extérieur du port de Ningbo-Zhoushan, fermé, sont venus jeter l'ancre dans le port de Shanghai. (Shutterstock)

Par **BOONE Joséphine**
Publié le 18 août 2021

Un grain de sable dans l'immense engrenage du commerce maritime. Ou plutôt un gros caillou. Depuis le 11 août, le port chinois de Ningbo-Zhoushan, le troisième plus important au monde, au sud de Shanghai, est partiellement à l'arrêt. Un de ses employés a été testé positif au variant Delta du coronavirus, et la politique « zéro Covid » de la Chine a poussé les autorités à stopper net l'activité du terminal concerné.

La situation fait craindre une explosion du coût du fret maritime, [déjà très élevé](#) . Le Baltic Dry Index, qui donne le pouls des prix du transport maritime de matières premières en vrac, a pris plus de 18 % en un mois, à 3.606 points, au plus haut depuis 2010. Un navire de la catégorie « Capesize », c'est-à-dire trop gros pour passer par certains canaux, se loue 44.625 dollars par jour contre environ 8.000 dollars en janvier 2020.

En mai, le port chinois de Yantian, proche de Hong Kong, avait déjà fermé pendant deux semaines pour les mêmes raisons. L'évènement, loin d'être anodin, a eu des répercussions sur le commerce maritime comparables à celles du [très médiatisé blocage du canal de Suez](#) par un porte-conteneurs en mars dernier.

Chaînes d'approvisionnement tendues

Ces incidents viennent s'ajouter aux tensions qui existent depuis le début de la crise du coronavirus sur les chaînes d'approvisionnement et à [la désorganisation du fret maritime](#) . Au début de la crise, le secteur a dû faire face à un choc de demande historique avec la mise à l'arrêt du commerce international et de la consommation de matières premières. Faute de clients pour acheter et transporter du minerai de fer, du charbon ou du cuivre, les prix du fret se sont effondrés, passant même en territoire négatif pour certaines catégories de bateaux.

Mais les cours se sont ensuite envolés avec [le vif rebond de la demande mondiale](#) , soutenu par des plans de relance massifs. La demande en matières premières, notamment en provenance de Chine, a tellement explosé que le secteur a rencontré des difficultés à répondre aux besoins de fret.

A cela s'est ajoutée une pénurie de conteneurs qui a perturbé l'ensemble du transport maritime. Le prix moyen pour acheminer un conteneur standard est actuellement de 9.421 dollars, alors qu'il se situait autour de 1.800 dollars en janvier 2020.

Menace du variant Delta

Les prix du fret ne sont pas près de retomber car la situation est susceptible de se reproduire dans d'autres ports, le très contagieux variant Delta n'ayant pas terminé sa folle course, particulièrement en Chine.

Si le port de Ningbo tente de réorienter les navires vers des terminaux restés ouverts, plusieurs compagnies maritimes suspendent leurs opérations le temps que la situation s'améliore, laissant les embarcations en attente. D'autres, à l'instar de Maersk et CMA-CGM, ont détourné leurs bateaux vers différents ports commerciaux du pays, créant de nouveaux embouteillages qui pourraient accentuer les difficultés d'approvisionnement des marchandises.