

LES CONSÉQUENCES DU CONFLIT RUSSO-UKRAINIEN SUR LA FILIÈRE TRANSPORT ET LOGISTIQUE

1 Impact du conflit russo-ukrainien sur le fret aérien entre l'Europe et l'Asie

L'invasion de l'Ukraine a significativement impacté l'offre de cargo entre l'Europe et l'Asie puisqu'elle a entraîné une forte attrition des capacités de fret des compagnies régulières européennes, coréennes et japonaises^[1] ainsi que l'arrêt des opérations des grandes compagnies de fret russes et ukrainiennes (Air Bridge, Dniepr...).

Dès le début de l'invasion au mois de mars, l'Union européenne a fermé l'intégralité de son espace aérien aux avions immatriculés en Russie. En réponse à cette mesure, la Russie a également fermé son espace aérien aux avions des compagnies aériennes européennes, coréennes et japonaises.

La conséquence directe de cette mesure est de deux ordres :

1. Impact sur les compagnies aériennes occidentales qui sont obligées d'éviter la Russie et rallonger ainsi leurs temps de vol
2. Impact sur les compagnies russes et ukrainiennes qui ne peuvent plus opérer en raison des sanctions occidentales et/ou des effets de la guerre

Les routes alternatives empruntées par les compagnies entraînent un surcoût de carburant et par conséquent une baisse de la charge utile habituellement réservée au fret aérien. Elles peuvent même dans certains cas nécessiter le rajout de pilotes en raison de la durée allongée des vols. Les compagnies n'ont pas d'autres choix que d'augmenter le prix des billets pour compenser la hausse des coûts. Le renchérissement du prix des billets entraîne une diminution de la demande de passagers et obligent les compagnies à ajuster leur programme afin de conserver un minimum de rentabilité.

^[1] Les routes des compagnies aériennes traditionnelles représentent environ 50% de l'offre de transport de fret aérien à l'échelle mondiale.

Du côté des compagnies russes et ukrainiennes, l'incapacité d'opérer est principalement dû à un embargo sur les pièces de maintenance voire dans certains cas la destruction des flottes à l'instar de l'emblématique Antonov 225.

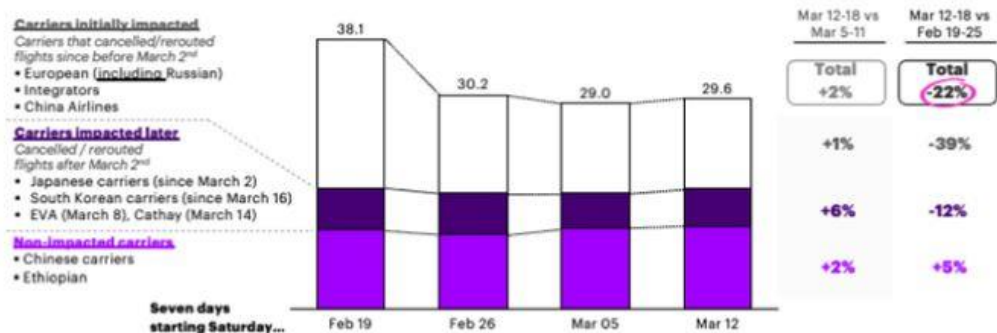
Si les compagnies du Moyen-Orient continuent à opérer à peu près normalement, elles ne peuvent faire face à l'intégralité de la demande ce qui entraîne une inflation des prix entre l'Asie et l'Europe.

La crise ukrainienne a également provoqué une flambée des cours du pétrole (de l'ordre de +40% par rapport aux niveaux pré-crise) ce qui a accentué la pression sur les compagnies occidentales rendant l'équation économique encore plus compliquée pour elles^[2]. Un certain nombre de compagnies ont tout simplement décidé de jeter l'éponge à l'instar de certaines compagnies japonaises pour qui les opérations n'étaient tout simplement plus rentables.

Seabury consulting, filiale d'Accenture, rapporte une chute de 25% des capacités cargo entre l'Asie et l'Europe suite à la crise, tandis que IATA annonce comme corolaire un doublement, voire un triplement, des prix du fret aérien selon les axes.

Europe-to-North East Asia direct air cargo capacity¹, 2022

Thousand tonnes per week



Notes: 1) Direct air cargo capacity is capacity directly operated between Europe (including Russia) and North East Asia (e.g. excluding flights operated via Central Asia or the Middle East); All freighters and widebody passenger aircraft only; Dates measured in UTC time.

Source: Seabury Cargo Capacity Tracking database, Seabury Cargo, Accenture analysis (March 2022)

^[2] Les routes entre l'Europe et l'Asie faisant partie des routes les plus longues des réseaux trans-continentaux, sont de fait les plus exposées aux variations des cours du pétrole.

2 Impact du conflit russo-ukrainien sur le fret maritime et situation en Chine

Alors que certains signes laissaient entrevoir une tendance à l'assouplissement sur les prix du fret maritime et des perturbations de la chaîne d'approvisionnement, deux événements majeurs sont venus soudainement bousculer les cartes : d'une part la guerre en Ukraine mais aussi les confinements successifs en Chine. Ces deux phénomènes créent une forte incertitude dans l'industrie du transport maritime, et pour le secteur particulier marchandises transportées par container.

Considérant que les marchés russes et ukrainiens ne représentent que 5 % à 7 % des marchandises manutentionnées par les grandes compagnies maritimes, on peut dire que les conséquences de ce conflit sur le transport maritime sont plutôt indirectes :

1. Tout d'abord, le conflit a un effet négatif sur l'activité des ports de la mer Noire et des ports de l'est de la Méditerranée avec des changements de rotation nécessaires pour éviter les zones de guerre et de tensions (présence de marine de guerre)
2. Il a également entraîné un arrêt du trafic de fret ferroviaire entre l'Asie et l'Europe qui délestait une partie de ces trafics Asie / Europe de l'est.
3. Par ailleurs, il aggrave la congestion dans les ports d'Europe du Nord où on estime que 10 000 Teus liés à la Russie sont coincés dans les terminaux ou les parcs conteneurs intérieurs en raison des sanctions économiques.
4. L'impact le plus important et le plus direct est l'accentuation de la hausse du prix du carburant, qui avait commencé en janvier et qui affecte à la fois les transports intérieurs et plus encore au lointain international.
5. Enfin, on constate une hausse des prix des autres matières premières qui pourrait aggraver l'inflation et ébranler la confiance des ménages, conduisant à une réduction de la consommation.

D'autre part, la Chine fait l'objet de mesures de confinement depuis trois semaines, particulièrement à Shenzhen, Canton et Shanghai qui constituent trois des ports les plus importants pour le commerce et les exportations chinoises. Si les ports fonctionnent à peu près normalement, la productivité a chuté de façon spectaculaire du fait du manque de main d'œuvre dans les ports, ce qui a entraîné des retards en chaîne pour les navires et aggravé la congestion dans les ports. En outre, la plupart des usines sont fermées dans la région et la capacité de camionnage a été réduite d'environ 30 %.

En ce qui concerne les taux de fret, les taux au comptant ont diminué en ligne avec les baisses saisonnières. Toutefois, à court terme, le manque de disponibilité des marchandises à charger en Chine en raison des restrictions intermodales pourrait amener les transporteurs à réduire leurs tarifs afin de remplir leurs navires, ce qui serait bénéfiques pour les chargeurs.

Néanmoins, l'augmentation des surcharges 'fuel' (Bunker Adjustment Factor / BAF) mais aussi l'introduction de suppléments pour risque de guerre devraient maintenir les taux de fret à un niveau élevé. Un autre facteur qui a contribué à la hausse des prix a été l'annonce par l'Autorité du canal de Suez d'une augmentation des frais de transit pouvant atteindre 10 % à compter du 1 mars 2022.

Dans ce contexte fortement perturbé, la congestion devrait demeurer (voire s'aggraver) et les délais de livraison sont plus incertains que jamais.

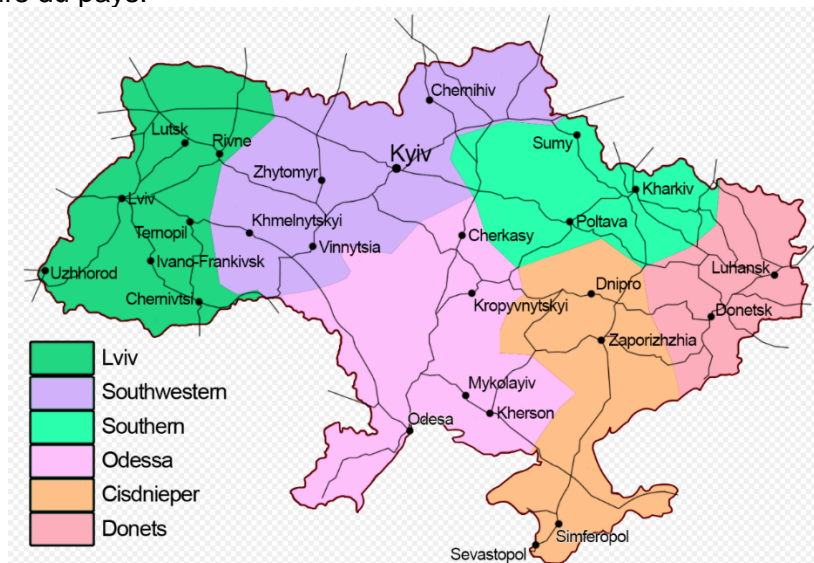
3 Impact du conflit russo-ukrainien le marché du rail et les flux ferroviaires

Conséquences sur le marché du rail en Ukraine

Au 16 mars 2022, Oleg Oustenko (conseiller du Président Zelensky) chiffrait les dégâts sur les bâtiments/infrastructures à 100 milliards d'euros. Vraisemblablement, 150 à 200 milliards en avril 2022.

25% des lignes ferroviaires ukrainiennes sont hors-service au 13 avril 2022, soit environ 6000km de lignes, principalement dans le Donbass (interconnexion Russie-Ukraine détruite), à la frontière biélorusse, et dans le Sud-Est du pays. Il y a entre 1 et 5 attaques de stations ferroviaires par jour.

Les infrastructures ferroviaires demeurent un **maillon essentiel du transport en Ukraine** (trajets internes). C'est le 13^{ème} réseau mondial et le 3^{ème} en Europe. Avec 23 000 km de voies, Ukrainian Railways emploie 320 000 personnes, ce qui le place comme l'un des plus gros employeurs du pays.



Déplacements de la population : 4 millions de réfugiés, 6 millions de déplacés internes.

Au 13/04/2022, 30 à 40 000 personnes par jour migrent de l'Est vers l'Ouest via le train. Depuis le retrait des troupes russes vers l'Est, 40 000 personnes par jour effectuent le trajet Ouest/Est.

Transport de marchandises : 300 000 tonnes de marchandises (grain, minerais) sont transportées tous les jours via le rail, contre 800 000 avant la guerre (du matériel de fret a été affecté au transport de passagers.)

Le conflit rend indisponible les ports de la Mer Noire (Odessa, Marioupol) et le rail a pris le relais des ports de marchandises dans l'export des matières premières et agricoles produites en Ukraine.

Pour les convois transfrontaliers vers la Roumanie et la Pologne, il existe des problèmes de compatibilité du matériel roulant (écartement des voies ferroviaires ukrainiennes plus large que les standards européens.)

Conséquences directes sur les flux ferroviaires de marchandises, hors Ukraine

A ce jour, il est difficile de quantifier s'il y a moins de volumes transportés par rail en général. En revanche nous observons l'impact direct sur les trains de **la route de la soie**, avec l'arrêt progressif des trains, puisque les chemins de fer russes (RZD) sont sur la liste noire.

Les plus touchés sont les destinataires allemands car ils génèrent habituellement les plus gros volumes. Les français sont également impactés, et viennent de faire leurs derniers trains sur Dourges.

Il y aurait plus de 150.000 wagons inactifs **en Russie** avec la désorganisation actuelle, faisant suite aux sanctions affectant le pays (rapport du ministère des transports russes, relayé par la TASS cette semaine).

Conséquences sur les approvisionnements d'industriels qui étaient soit ukrainiens, soit russes

- Risque de pénurie : KLW, le plus gros fournisseur d'essieux pour le marché continental, a arrêté la production et paye pour le moment ses employés qui restent chez eux. Reprise modérée de la production sur un autre site en avril.
- L'usine n'a pas été détruite, les zones autour de l'usine (infrastructure) sont hors service.
- Les détenteurs de wagons européens ont dû acheter en urgence jusqu'à 80% plus cher des essieux de substitution pour assurer le service pour les prochains mois.
- Les usines de wagons neufs ont arrêté de faire des offres de vente et ont annoncé une hausse de 20 à 30% immédiate sur les livraisons à venir, ce qui va ralentir le report modal à terme.
- Rappel : ces impacts s'ajoutent à la crise de l'énergie, si nécessaire au monde du rail (transport, production des wagons, pièces détachées, essieux).
- Les opérateurs ferroviaires français ont demandé le soutien de l'Etat (suite à l'aide de 400M€ pour les routiers) à hauteur de 55M€, ce qui a été refusé alors que les enjeux climatiques sont forts.

Conséquences pour les industriels

- **Automobile** : encore davantage de stop & go pour la production des usines, les transporteurs routiers ou ferroviaires souffrent du manque de volumes, avec des prix fixes et une explosion des coûts. Ce secteur vit une crise sans précédents depuis 2 ans.
- **Agriculture** : forte désorganisation des transports de céréales, l'Ukraine étant un des principaux fournisseurs de l'Europe (transport principalement en barges et rail).
- **Charbon** : bien que l'utilisation du charbon et donc de son transport soit en déclin, on note une forte hausse pour le transport par rail, tendance initiée avec le début de la crise de l'énergie. Les modèles d'importation vont changer, et le recours au charbon sera plus fort, afin de pallier au manque d'énergie disponible avec le gaz.
- Le **prix de l'énergie et donc de la construction** va augmenter.
- La Russie est un important exportateur de **minerais** : la nécessité de trouver des fournisseurs alternatifs pèsera sur l'activité de production dans les prochains mois.

4 L'impact des sanctions douanières sur les Importations et Exportations de ou vers la Russie

L'ensemble des services douaniers français est mobilisé pour la mise en œuvre des mesures de restrictions prises contre la Russie mais aussi la Biélorussie.

Qu'il s'agisse :

- Des contrôles réalisés à la frontière ou sur le territoire,
- Du contrôle des flux internationaux de marchandises visées par les sanctions,
- Ainsi que des dispositifs de gel des avoirs et ressources économiques des personnes et entités désignées par les textes communautaires.

La violation de certaines interdictions édictées dans le cadre de ces mesures constitue une infraction prévue et réprimée à l'article 459 du code des douanes (délit pénal : le fait de contrevenir ou de tenter de contrevenir « aux mesures de restriction de relations économiques et financières » est passible d'une peine d'emprisonnement de cinq ans, de la confiscation du corps du délit ou du produit direct ou indirect du délit et d'une amende.

L'Union européenne (UE), en collaboration avec les pays du G7 et d'autres partenaires partageant les mêmes idées, a cessé de traiter la Russie comme la nation la plus favorisée dans le cadre de l'OMC à compter du 15 mars 2022. Cela prive la Russie d'avantages commerciaux clés en tant que membre de l'OMC.

L'UE a décidé d'agir non pas par une augmentation des tarifs à l'importation, mais par un ensemble de sanctions qui comprennent des interdictions d'importer ou d'exporter des marchandises, notamment :

- Une interdiction d'importation de l'UE sur les produits sidérurgiques faisant actuellement l'objet de mesures de sauvegarde de l'UE. Des quotas d'importation accrus seront distribués à d'autres pays tiers pour compenser ces manques
- Une interdiction d'exportation de l'UE sur les produits de luxe touche directement les élites russes

Les exportations vers la Russie et la Biélorussie sont strictement contrôlées et sont soumises à autorisation. Il convient de se reporter aux différentes publications nationales et communautaires.

Il est essentiel avant toute exportation de s'interroger sur :

- La nature du bien à exporter (bien à double usage, susceptible d'être destiné à des activités militaires ou civiles)
- Ou le bien sera-t-il exporté (destination finale)
- A qui le bien est destiné (entités et personne morales et physique sous embargo)

Cette note a été rédigée par le groupe Transports et logistique des Conseillers du Commerce extérieur de la France (CCE), rattaché à la Commission Conseil aux pouvoirs publics. Nous nous tenons à votre disposition pour commenter cette note.

Contacts

Thomas Duplan

Président du groupe Transports et logistique

thomas.duplan@bollore.com

Manon Espérandieu

Chargée de mission

mesperandieu@cnccef.org