

Points forts.

06

De la Polynésie française

ÉTUDES



INSTITUT
DE LA
STATISTIQUE
DE LA
POLYNÉSIE FRANÇAISE

LE FRET INTERNATIONAL
EN POLYNÉSIE FRANÇAISE
DE 2000 À 2015

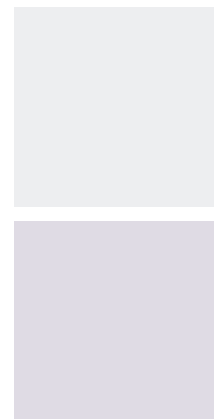


La Polynésie française est une collectivité d'Outre-mer française située à 18 000 km de sa métropole. Elle regroupe 121 îles sur 5 millions de kilomètres carrés pour 270 000 habitants en 2012. Ce petit territoire est fortement dépendant des approvisionnements extérieurs. Le principal moyen d'acheminement des marchandises demeure le transport maritime.

En Polynésie française, le fret international transite obligatoirement par deux infrastructures, l'une située au port de Papeete pour le fret maritime, l'autre à l'aéroport de Tahiti-Faaa pour le fret aérien. Toute marchandise entrant ou sortant du territoire est soumise à une déclaration en douanes qui en précise 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.

En termes de volume et sur la période 2000-2015, les produits importés par fret maritime sont principalement les produits pétroliers et les biens intermédiaires comme le ciment. Le transport des produits pétroliers et du ciment représente plus de 50 % des importations. Le fret exporté par bateau consiste essentiellement en huile de coprah, noni et nacre. Ces produits pèsent pour 50 % des exportations. Sur la période 2000-2015, les volumes importés diminuent et le volume exporté augmente.

Le fret international en Polynésie française, de 2000 à 2015

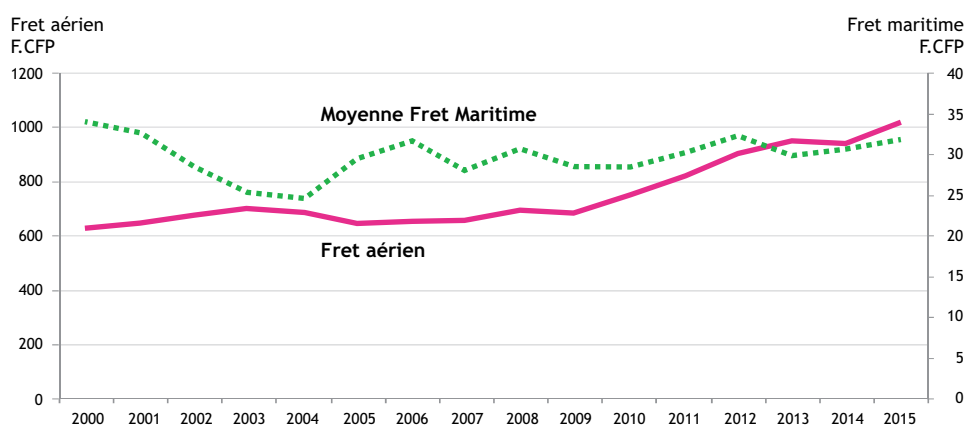


QUEL EST LE COÛT DU FRET ?

La mesure des coûts de transport¹ liés aux échanges extérieurs permet la comparaison entre les coûts pour les importations et les exportations. La dissymétrie entre la valeur CAF (coût, assurance, fret) des importations et la 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 sur une période étudiée, car il prend en compte le coût des marchandises importées, sans celui du fret et de l'assurance liée au transport.

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 et se situe à 12 % en moyenne entre 2000 et 2015. Entre 2000 et 2015, le coût moyen du fret aérien est de 754 F.CFP par kilo, celui du fret maritime est de 30 F.CFP par kilo.

Graph.1 - ÉVOLUTION DU COÛT DU FRET AU KILO



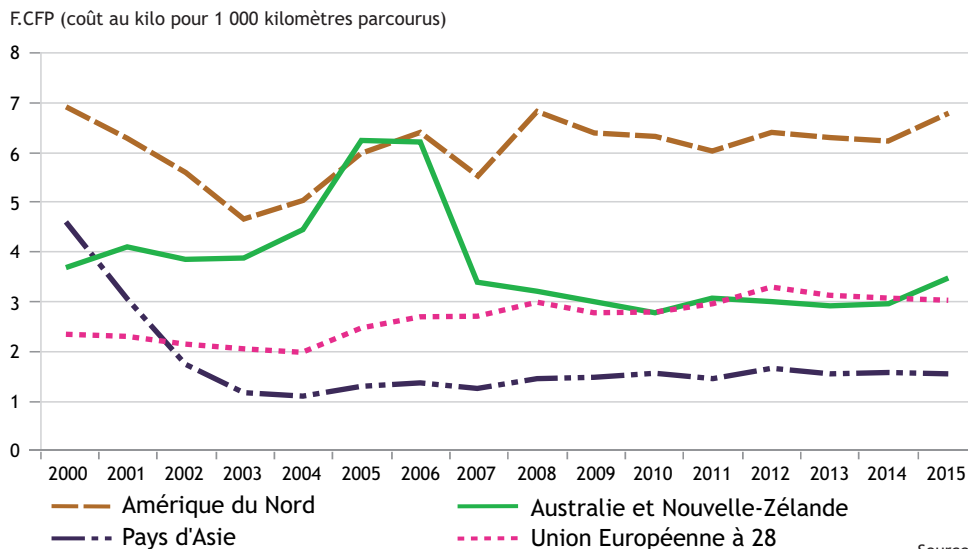
Source : ISPF

¹ : Le coût du fret dépend de plusieurs facteurs, tels que le mode de transport, le coût du transport, le cours du pétrole, le cours des devises, l'origine des importations, la nature et la valeur du produit ainsi que de la fréquence des liaisons internationales.

LE COÛT DU FRET DÉPEND DE L'ORIGINE DES MARCHANDISES

Le prix du transport n'est pas forcément lié à la distance à parcourir. Il faut prendre en compte la fréquence de livraison, le cours des devises et du pétrole, le type de produits concernés. Les produits en provenance d'Amérique du Nord ont des coûts de transport particulièrement élevés, alors qu'ils sont plus proches que les pays d'Asie.

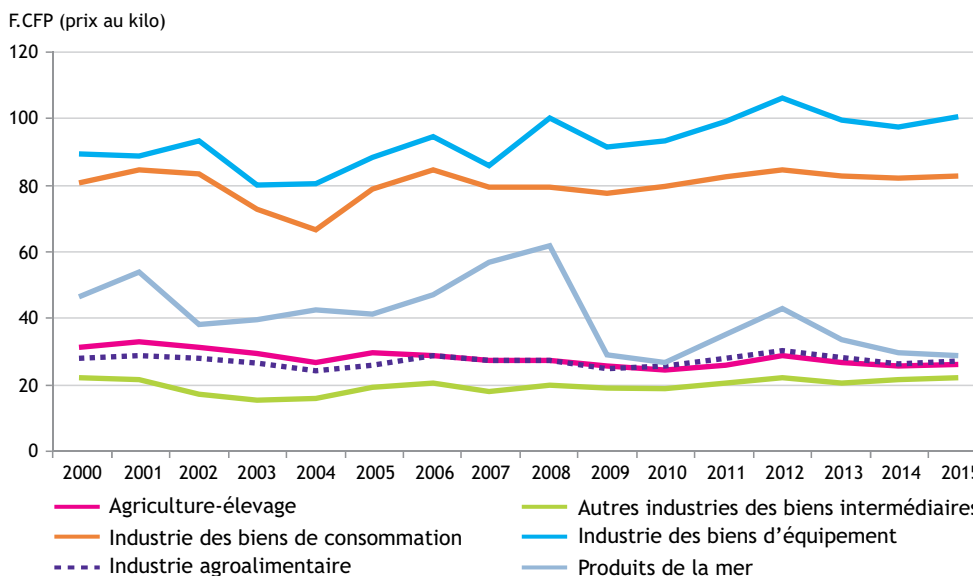
Graph.2 - ÉVOLUTION DU COÛT DU FRET MARITIME PAR ORIGINE GÉOGRAPHIQUE



LA VALEUR DU PRODUIT TRANSPORTÉ IMPACTE LE COÛT DU FRET MARITIME

Le prix du fret maritime est à 30 F.CFP/kg en moyenne de 2000 à 2015. Les biens intermédiaires sont les moins chers à transporter, avec un coût inférieur à 20 F.CFP/kg. Les produits de l'agriculture et de l'élevage et les produits agroalimentaires sont transportés pour un prix au kilo de 30 F.CFP. Les produits les plus chers à faire parvenir en Polynésie française sont les biens de consommation (80 F.CFP/kg) et les biens d'équipement (92 F.CFP/kg).

Graph.3 - ÉVOLUTION DU COÛT DU FRET MARITIME PAR PRODUIT



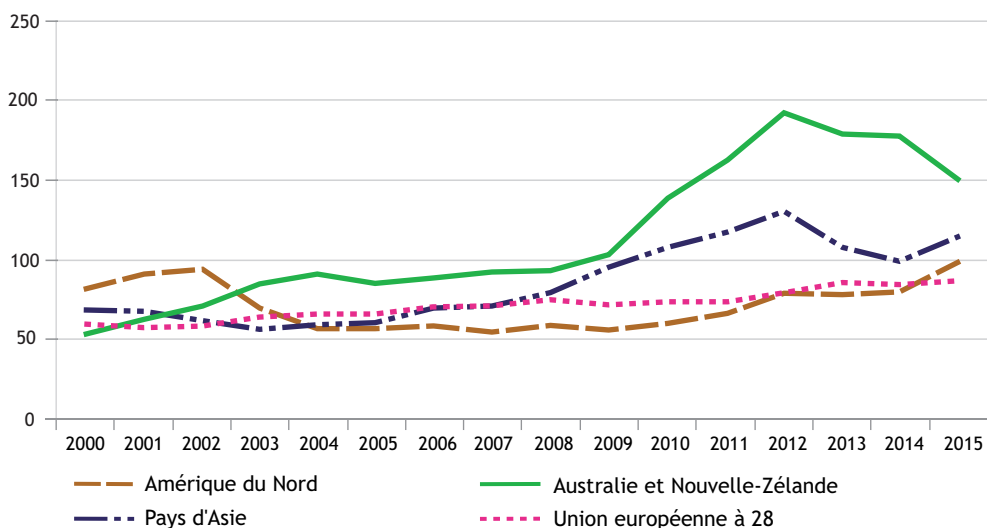
LE COÛT DU FRET AÉRIEN AUGMENTE FORTEMENT ENTRE 2010 ET 2015

De 2000 à 2008, le coût du fret aérien est relativement stable avec une moyenne de 669 F.CFP/kg. À partir de 2009, le coût du fret aérien augmente de 6,8 % par an en moyenne et atteint 1 015 F.CFP/kg en 2015.

Le fret aérien en provenance d'Australie-Nouvelle-Zélande croît fortement, en lien avec l'appréciation des cours des dollars australiens et néo-zélandais face au F.CFP.

Graph.4 - ÉVOLUTION DU FRET AÉRIEN PAR ORIGINE GÉOGRAPHIQUE

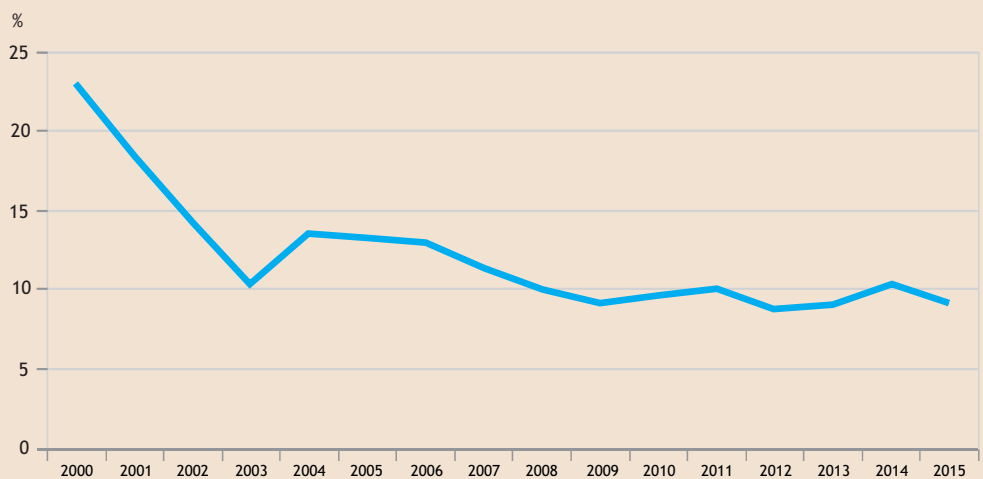
F.CFP (coût au kilo pour 1 000 kilomètres parcourus)



Source : ISPF

Encadré 1 - Le taux de couverture est le rapport entre la valeur des exportations et celle des importations. Il permet de mesurer l'indépendance économique d'un pays. De 2000 à 2015, le taux de couverture FAB-FAB a beaucoup évolué. En 2000, il était de 23 %, pour atteindre 9 % en 2015. Ce résultat s'explique par une baisse de la valeur des exportations, principalement liée à la perle, et un maintien de la valeur des importations. Il concerne uniquement les importations et exportations de biens.

Graph.5 - ÉVOLUTION DU TAUX DE COUVERTURE



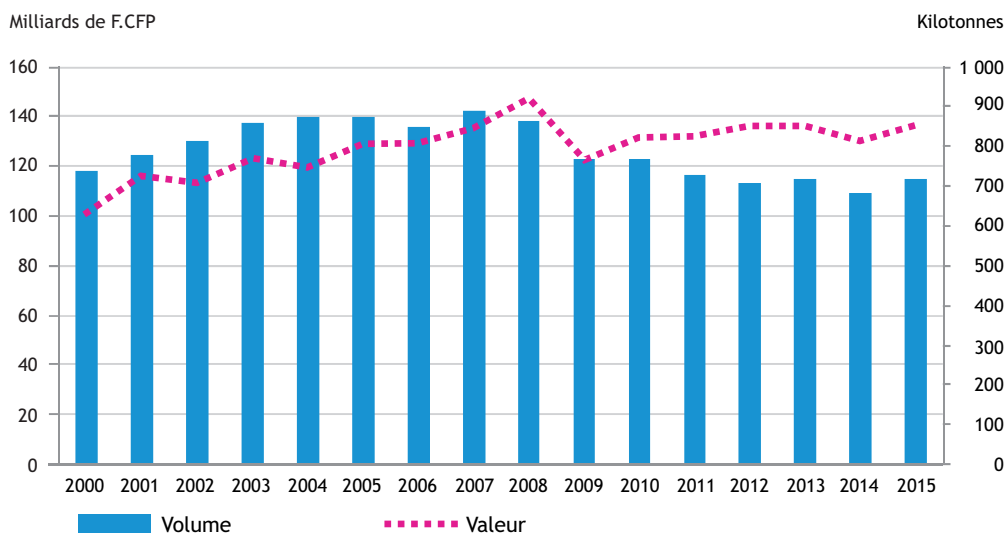
Source : ISPF

LE FRET MARITIME IMPORTÉ

En volume, 99 % des marchandises sont importées par bateau

De 2000 à 2007, les importations progressent en moyenne de 2 % par an, pour atteindre 900 kilotonnes en 2007. Suite à la crise, la demande finale polynésienne au reste du monde se réduit. Les importations diminuent alors en moyenne annuelle de 3 % et atteignent 700 kilotonnes de marchandises importées en 2015.

Graph.6 - ÉVOLUTION DU FRET MARITIME IMPORTÉ

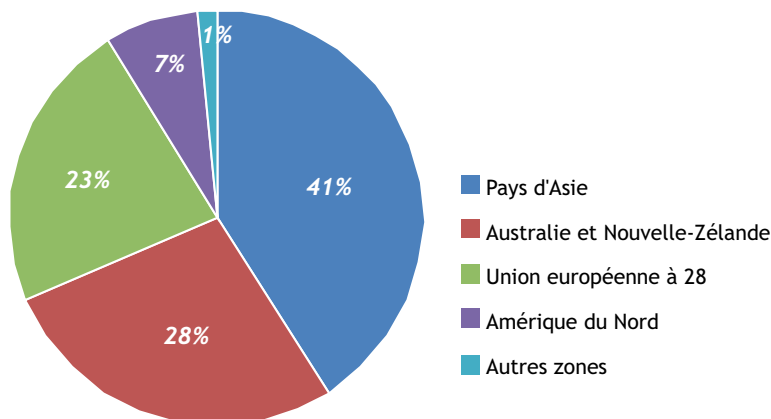


Source : ISPF

Les pays d'approvisionnement

Si la Polynésie française échange commercialement avec de nombreux pays du monde entier, Singapour, la France, l'Australie, la Nouvelle-Zélande et les États-Unis sont ses principaux fournisseurs sur la période 2000-2015.

Graph.7 - RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES IMPORTATIONS EN VOLUME EN 2015



Source : ISPF

Ces pays représentent trois quarts des importations, satisfaisant la demande polynésienne (en volume comme en valeur). Les premiers produits en provenance de ces pays sont :

1. Singapour : hydrocarbures
2. France : boissons
3. Australie : hydrocarbures
4. Nouvelle-Zélande : ciment
5. États-Unis : viande



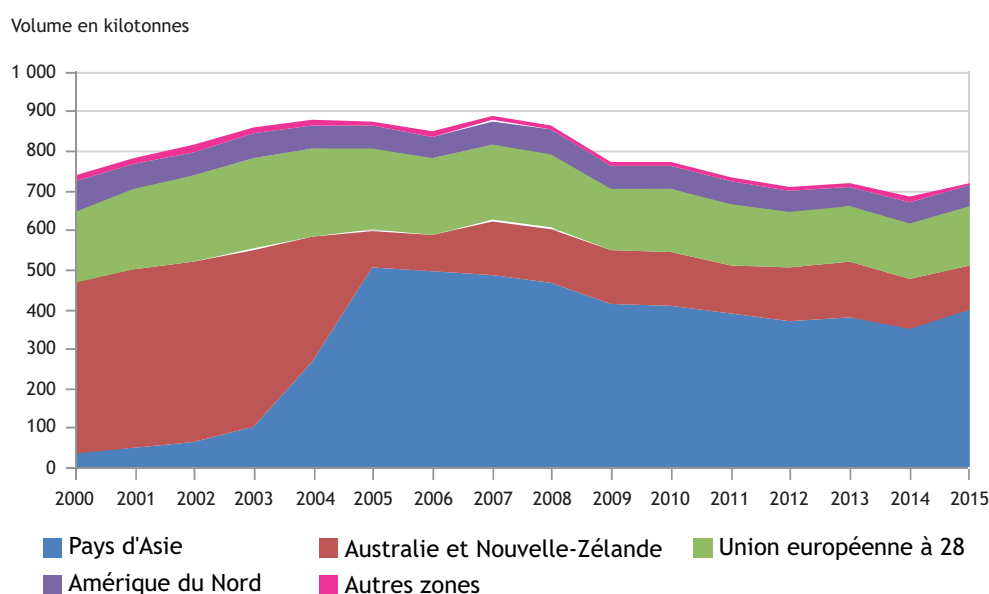
Les produits pétroliers représentent près de 40 % des marchandises importées

Les produits pétroliers et le ciment constituent à eux seuls plus de la moitié du fret importé.

Le volume des produits pétroliers est passé de 284 kilotonnes en 2000 à 344 kilotonnes en 2007. En 2015, il atteint 304 kilotonnes. Plus de 28 % des importations de produits pétroliers entre 2000 et 2015 sont destinés à la production d'électricité en Polynésie française.

En lien avec la baisse de l'activité suite à la crise de 2007, la demande intérieure globale a fortement diminué. Ce ralentissement de l'économie explique la chute des importations, en particulier des produits à destination du secteur de la construction (de 144 kilotonnes en 2007 à 90 kilotonnes en 2015). En particulier, la demande de biens intermédiaires, comme le ciment, les profilés métalliques ou le bois, baisse fortement sur la période.

Graph.8 - ÉVOLUTION DU FRET MARITIME IMPORTÉ PAR ZONE GÉOGRAPHIQUE



Entre 2003 et 2005, les zones d'approvisionnement se modifient. En particulier, les produits pétroliers consommés en Polynésie française proviennent de Singapour, remplaçant les partenaires australiens. En 2015, les principaux fournisseurs d'hydrocarbures sont désormais Singapour, la France, la Nouvelle-Zélande, la Corée du Sud et l'Indonésie.

Tableau 1 - VOLUME D'HYDROCARBURES IMPORTÉ

	Année 2003	Année 2004	Année 2005
Unité : kilotonnes			
Australie	311	212	14
Singapour	9	106	327

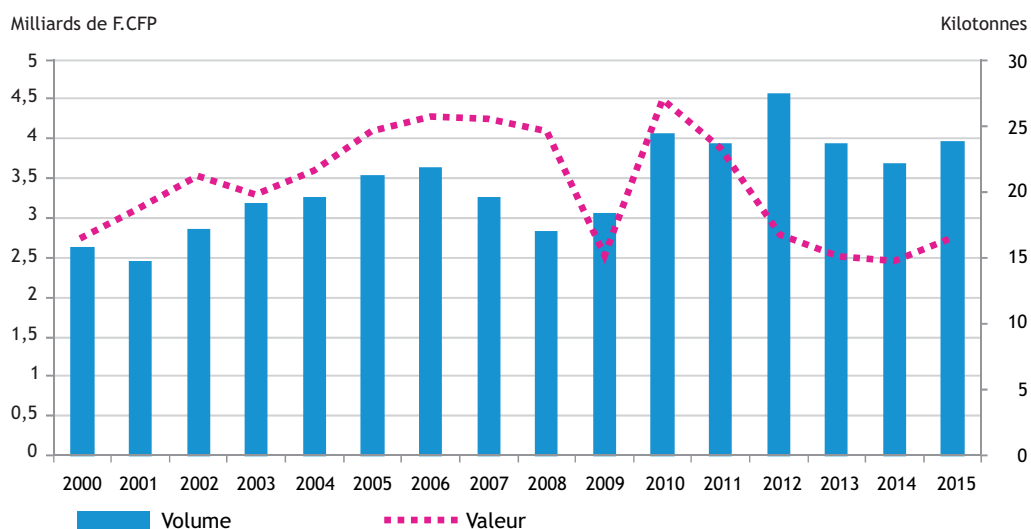
Source : ISPF

LE FRET MARITIME EXPORTÉ

Depuis 2011, le volume des exportations progresse, leur valeur diminue

Entre 2000 et 2015, si en volume nos biens sont principalement exportés par voie maritime, ces exportations représentent 20 % en valeur, en raison des produits de la perliculture. En volume, les exportations progressent jusqu'à 2006, puis diminuent à partir de 2007 jusqu'à la reprise progressive de l'activité en 2011. Depuis 2011, bien que le volume des exportations progresse, la valeur diminue. En 2015, les quantités de produits exportés s'élèvent à 23,9 kilotonnes. L'huile de coprah, les produits agricoles, la nacre et les déchets à recycler représentent trois quarts de ces exportations.

Graph.9 - ÉVOLUTION DU FRET MARITIME EXPORTÉ

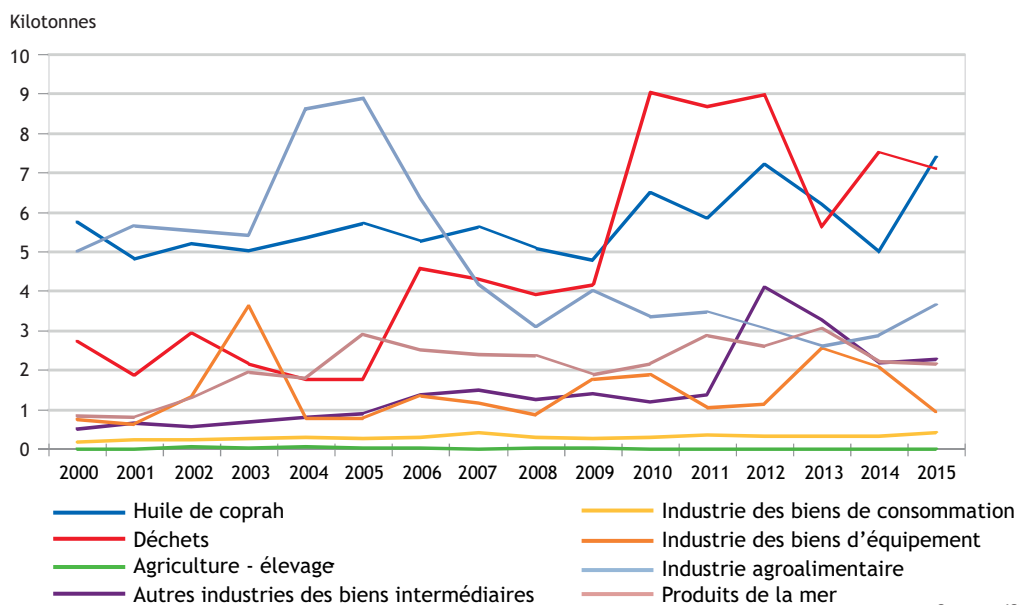


Source : ISPF

Quatre zones géographiques concentrent les exportations

L'essentiel (94 %) des marchandises exportées par voie maritime sont à destination de l'Union Européenne, des pays d'Asie, d'Amérique du Nord et d'Australie-Nouvelle-Zélande. Les principaux produits exportés sont l'huile de coprah à destination de la France et des États-Unis et les déchets à recycler majoritairement à destination de la Nouvelle-Zélande.

Graph.10 - ÉVOLUTION DES EXPORTATIONS MARITIMES PAR PRODUIT

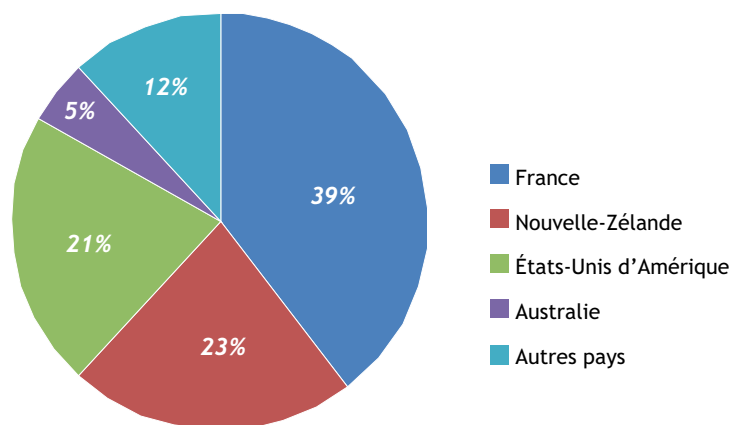


Source : ISPF

LE FRET AÉRIEN IMPORTÉ

La valeur des marchandises importées par fret aérien décroît depuis 2002, avec un volume de moins de 3 kilotonnes et une valeur inférieure à 29 milliards de F.CFP pour l'année 2015. Quatre pays fournissent l'essentiel des importations par voie aérienne. La France, l'Australie, la Nouvelle-Zélande et les États-Unis d'Amérique fournissent en moyenne 88 % du fret aérien importé entre 2000 et 2015.

Graph. 11 - RÉPARTITION DES IMPORTATIONS AÉRIENNES EN VOLUME PAR PAYS D'ORIGINE EN 2015

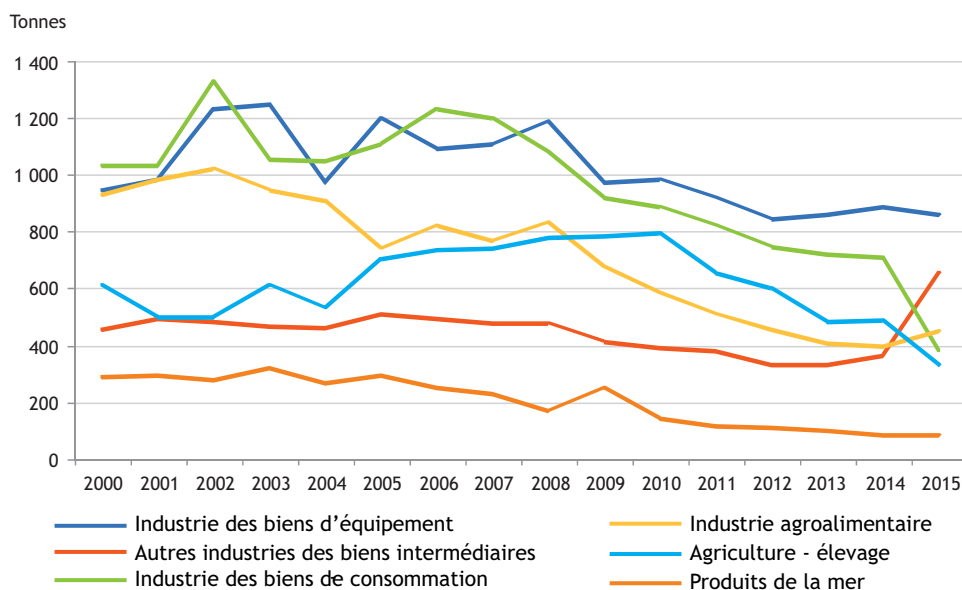


Source : ISPF

Les produits frais, fragiles ou chers, voyagent par avion

Les produits importés par avion sont essentiellement les denrées périssables ou à forte valeur ajoutée. Sur la période 2000-2015, le fret aérien importé est principalement composé de biens de consommation, de biens d'équipement et de produits agroalimentaires. Entre 2008 et 2015, le volume du fret aérien importé diminue de plus de 1 000 tonnes. La moitié de cette baisse est expliquée par le ralentissement des échanges avec la Nouvelle-Zélande.

Graph. 12 - ÉVOLUTION DU FRET AÉRIEN IMPORTÉ PAR PRODUIT

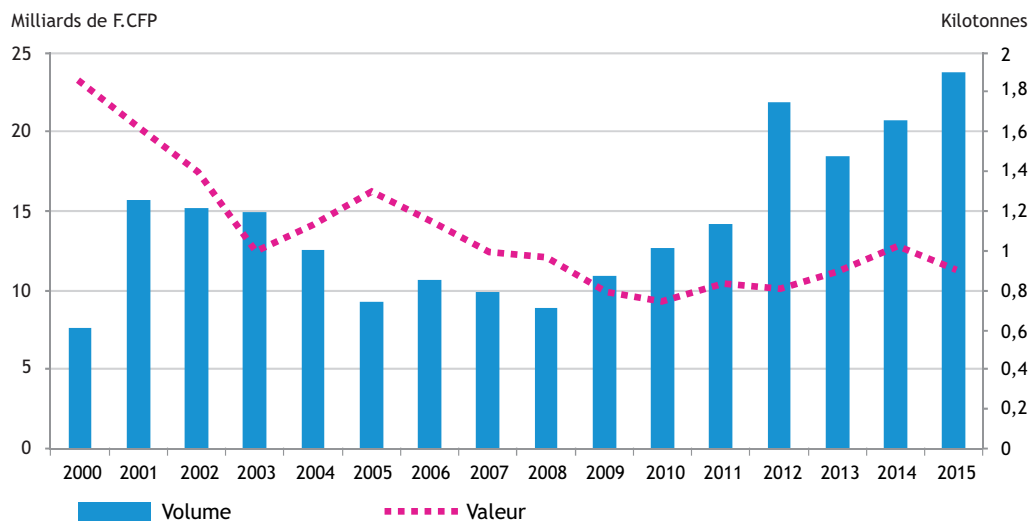


Source : ISPF

LE FRET AÉRIEN EXPORTÉ

Bien que le volume augmente depuis 2009, les exportations diminuent en valeur, principalement du fait d'une baisse du prix de la perle de Tahiti. Hors perles, le volume et la valeur progressent de concert à partir de 2009.

Graph.13 - ÉVOLUTION DU FRET AÉRIEN EXPORTÉ

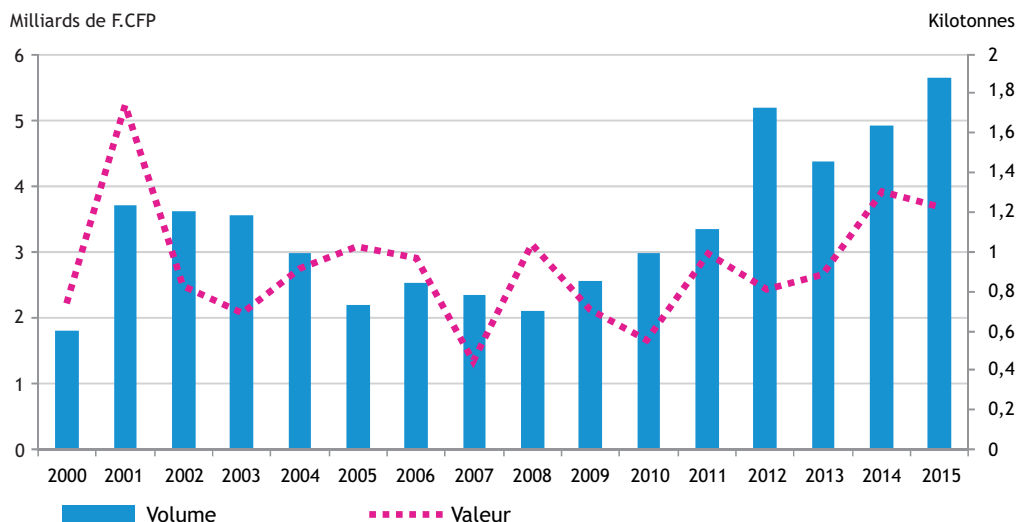


Source : ISPF

Les exportations de poisson augmentent depuis 2005

En volume, le poisson représente en moyenne 59 % des exports totaux. Après une baisse des exportations liée à la chute de la production, entre 2003 et 2008, les exportations de poisson augmentent progressivement passant de 158 tonnes en 2008 à 1 440 tonnes en 2015. Le poisson représente la majorité des exportations par voie aérienne en volume. Cependant, la perle, qui pèse moins de 0,1 % du volume total, représente près de 80 % de la valeur exportée, principalement à destination des États-Unis d'Amérique, de la France et du Japon. En volume, le fret aérien est surtout exporté vers les États-Unis (57 %), la France (29 %) et le Japon (5 %) et concerne surtout le poisson, les boissons et la production agricole. ■

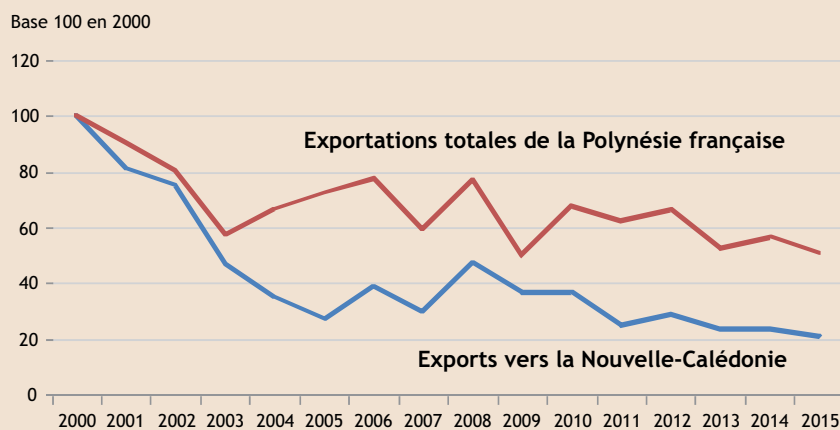
Graph.14 - ÉVOLUTION DU FRET AÉRIEN EXPORTÉ HORS PERLES



Source : ISPF

Encadré 2 - Le fret échangé avec la Nouvelle-Calédonie suit la tendance décroissante des échanges internationaux. Sur cette période, 13 kilotonnes de marchandises ont été importées, dont 5 kilotonnes d'aliments pour poules pondeuses. Les exportations vers ce territoire concernent principalement l'industrie agroalimentaire, avec 90 kilotonnes d'huile de coprah et les produits de la mer, avec 31 kilotonnes de nacres.

Graph. 15 - ÉVOLUTION DES EXPORTATIONS POLYNÉSIENNES VERS LA NOUVELLE-CALÉDONIE



Source : ISPF

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 avions 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 lui-même 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 fret en Polynésie française de 2000 à 2015

Le commerce extérieur étudie principalement les flux de marchandises importées et exportées mais aussi d'autres indicateurs comme celui du fret. 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 2015, le coût lié au fret, qu'il soit maritime ou aérien, représente en moyenne 12 % de la valeur des produits importés. ■

750 F.CFP
par kilogramme

C'est le coût moyen du fret aérien
entre 2000 et 2015.



TOUTES LES STATISTIQUES SONT DISPONIBLES SUR WWW.ISPF.PF