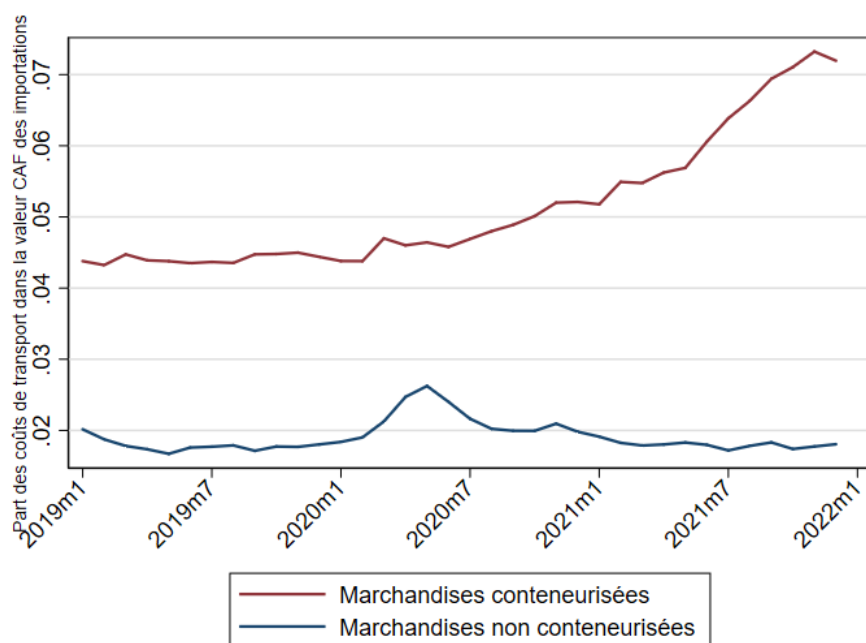


Quels effets la hausse des coûts de transport a-t-elle eu sur les prix à l'importation aux États-Unis ?

Par Sebastian Stumpner

Ce billet de blog examine dans quelle mesure la récente flambée des coûts de transport à l'international a alimenté l'inflation des prix à l'importation aux États-Unis. Si nous constatons un impact modéré au niveau global, d'importantes disparités, largement fonction du degré de conteneurisation, existent entre les produits.

Figure 1 : La part des coûts de transport n'a augmenté que pour les marchandises conteneurisées



Source : Calculs des auteurs à partir de données du TradeDataMonitor

Note : Part des coûts de transport dans la valeur totale des importations CAF, calculée comme étant égale à un moins le ratio des importations FAB sur les importations CAF. Les marchandises conteneurisées : celles dont plus de la moitié des importations effectuées en 2019 sont arrivées par des navires conteneurisés. Clé de lecture : depuis le début de la pandémie, la part des coûts de transport a quasiment doublé pour les marchandises conteneurisées (tracé rouge, de 4,4 % à 7,2 %).

Depuis le second semestre 2020, le coût d'expédition de marchandises au-delà des frontières connaît une augmentation rapide. Les indicateurs avancés suggèrent un renchérissement de ces coûts compris entre 300 à 500 % entre fin 2020 et début 2022. Dans quelle mesure cette augmentation des frais d'expédition internationaux s'est-elle répercutée sur les prix à l'importation ? Toute l'augmentation des frais d'expédition pourrait ne pas transparaître dans l'inflation officielle des prix à l'importation publiée par le *Bureau of Labor Statistics* (BLS), car les prix utilisés dans les calculs du BLS sont des prix FAB (franco à bord), qui excluent les coûts de transport à l'international. Dès lors, il convient de se demander si l'inflation subie par les importateurs américains s'est effectivement avérée substantiellement plus importante que suggéré par les chiffres du BLS.

Utilisation des données commerciales pour mesurer l'inflation des prix à l'importation

Nous utilisons des données détaillées sur les importations américaines pour mesurer l'inflation des prix à l'importation. Elles présentent l'avantage (par rapport aux données commerciales de l'UE, par exemple) de faire apparaître deux valeurs pour une même transaction : une valeur incluant les frais de transport à l'international (coût, assurance, fret - CAF), et une valeur excluant ces frais (FAB). Nous pouvons ainsi calculer deux taux d'inflation globale des prix à l'importation, la différence entre ces taux représentant l'augmentation des prix à l'importation due à la hausse des coûts de transport.

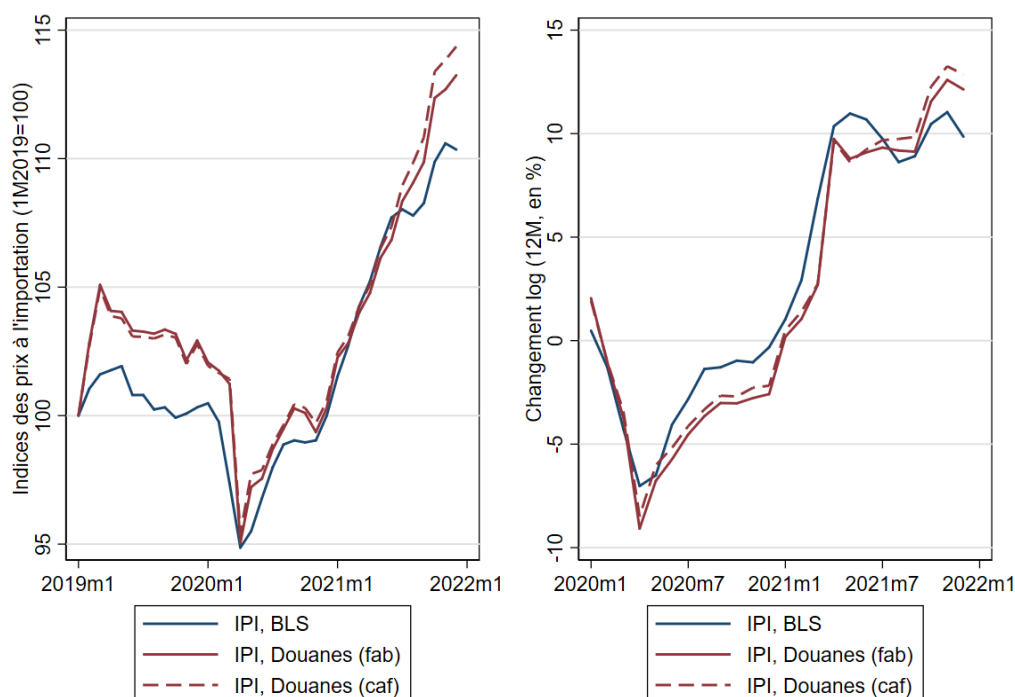
Les données relatives aux importations américaines sont détaillées par mois, type de produit (plus de 15 000) et pays d'origine (plus de 200). Pour chaque mois, produit et pays d'origine, nous extrayons des données sur la valeur importée (en dollars américains) et la quantité (par exemple, le nombre d'articles). Les valeurs unitaires sont ensuite obtenues en divisant la valeur importée par la quantité totale importée.

Relativement aux prix fournis par le BLS, qui sont les prix de produits clairement identifiés (comme un four micro-ondes Samsung de 800 watts d'une capacité de 22 litres), les valeurs unitaires correspondent aux prix moyens pondérés de tous les produits importés pour une catégorie précisément définie (comme les fours micro-ondes d'une capacité inférieure à 22,5 litres). Les variations des valeurs unitaires dans le temps peuvent dès lors provenir de fluctuations des prix des différentes marchandises ou de changements dans la composition des marchandises au sein d'une catégorie : si nous augmentons les importations d'un four micro-ondes plus onéreux et réduisons les importations d'un autre meilleur marché la valeur unitaire augmentera, même à prix inchangé de chaque article. Si ce problème ne peut être totalement résolu, nous l'atténuons en calculant des valeurs unitaires au niveau le plus fin possible, c'est-à-dire pour chaque combinaison d'un code commercial à dix chiffres et d'un pays d'origine (appelée « variété »). Exemple de variété : les fours à micro-ondes d'une capacité inférieure à 22,5 litres importés de Malaisie. À un niveau aussi fin, les variations temporelles des valeurs unitaires peuvent fournir beaucoup d'informations sur les évolutions de prix.

L'effet de la hausse des coûts de transport sur les prix à l'importation globaux est resté modeste...

À partir des valeurs unitaires CAF et FAB, nous calculons deux indices de prix globaux reprenant la formule de Laspeyres. L'indice des prix basé sur les valeurs unitaires FAB en douane diffère naturellement de l'indice des prix du BLS, le premier se fondant sur les valeurs unitaires de la quasi-totalité des transactions d'importation, quand le second est basé sur les variations de prix des articles figurant dans l'échantillon du BLS. Les deux indices de prix montrent néanmoins une importante corrélation, tant en termes de niveaux qu'en termes de variations enregistrées sur douze mois (corrélation supérieure à 90 %, tracés bleu et rouge, figure 2). L'indice des prix douaniers CAF (tracé rouge en pointillés) a augmenté plus rapidement que l'indice FAB, ce qui reflète l'envolée des coûts de transport. Globalement, nous constatons que de janvier 2019 à décembre 2021, les coûts de transport ont ajouté environ 1,1 % à l'indice global des prix à l'importation aux États-Unis. Cet effet n'est pas négligeable, mais reste faible relativement à l'augmentation globale d'environ 10 % des prix à l'importation FAB sur la même période. Il s'agit en outre probablement d'une estimation haute de l'effet, car les exportateurs étrangers peuvent avoir réduit leurs prix en réponse à des coûts de transport plus élevés.

Figure 2 : Prix à l'importation aux États-Unis en niveaux (à gauche) et variations sur 12 mois (à droite)



Source : Calculs des auteurs à partir des données du TradeData Monitor et du BLS.

Note : la figure présente les indices de prix à l'importation construits à partir des données d'importation américaines (tracés rouge) et l'inflation globale des prix d'importation telle que mesurée par le Bureau of Labor Statistics (BLS).

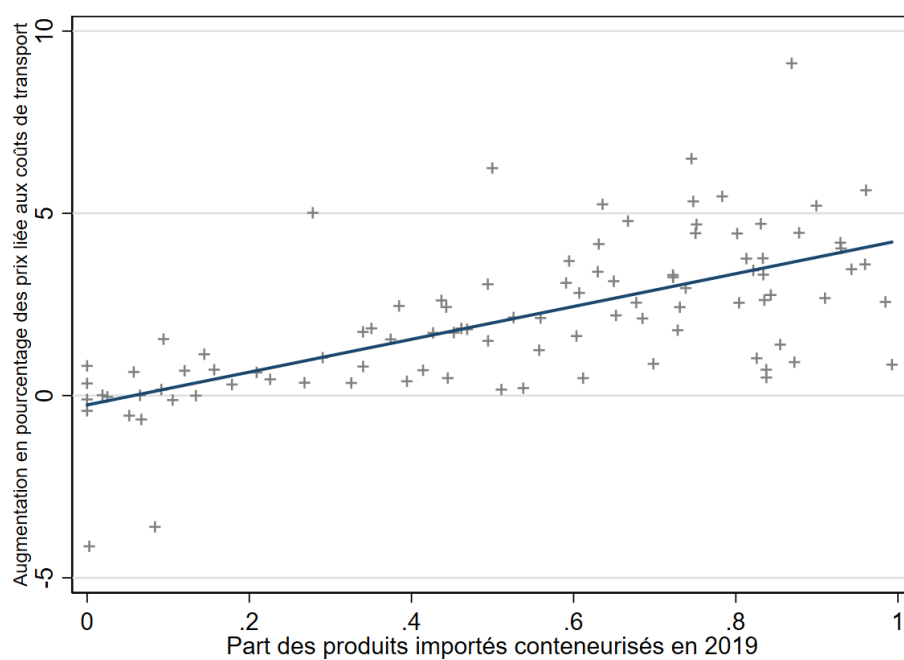
Deux principales raisons à ce faible effet global : (i) une part initiale des coûts de transport peu élevée (environ 3 % en moyenne), et (ii) la hausse des coûts de transport a surtout affecté les produits conteneurisés, soit seulement un tiers environ du total des importations américaines.

La figure 1 montre la part de la valeur totale des importations CAF qui correspond aux coûts de transport, en distinguant les produits conteneurisés des produits non conteneurisés. Les produits sont définis comme conteneurisés si plus de la moitié de leurs importations de 2019 sont arrivées par des navires conteneurisés. Les produits conteneurisés représentent environ un tiers du total des importations américaines en 2019. La figure montre que la part initiale des coûts de transport dans la valeur d'importation totale était faible, environ 2 % pour les produits non conteneurisés et 4,5 % pour les produits conteneurisés. Cette part a ensuite augmenté, mais uniquement pour les produits conteneurisés pour atteindre environ 7 % au dernier trimestre 2021. En recalculant l'écart CAF-FAB des prix à l'importation pour les produits conteneurisés uniquement, nous obtenons un effet de + 3,4 %. Toutefois, les produits conteneurisés ne représentant qu'un tiers environ du total des importations américaines, l'augmentation de l'indice global des prix à l'importation est plus modérée.

... tout en étant notable dans certains secteurs

Même si l'effet global est limité dans son ampleur, il varie considérablement d'un secteur à l'autre. Pour l'ensemble des codes produit à deux chiffres, l'augmentation des prix à l'importation due aux coûts de transport est fortement liée au degré de conteneurisation. La figure 3 représente l'écart cumulé CAF-FAB des prix à l'importation de janvier 2019 à décembre 2021 en fonction du degré de conteneurisation du produit concerné. Certains produits (voitures, avions) présentant des taux de conteneurisation très faibles n'ont guère été affectés par la hausse des coûts de transport. D'autres produits (tapis, jouets) ont connu une augmentation cumulée des prix de 4 %, voire davantage. En moyenne, une augmentation de 10 % de la part des produits conteneurisés en 2019 est associée à une progression de 0,45 % du différentiel d'inflation entre janvier 2019 et décembre 2021 (pente du tracé bleu, figure 3). Pour certains secteurs présentant des taux de conteneurisation élevés, les prix à l'importation du BLS pourraient donc sous-estimer de manière significative la hausse des prix subie par les importateurs américains.

Figure 3 : Les produits conteneurisés ont davantage souffert de la hausse des coûts de transport



Source : Calculs des auteurs à partir des données du Trade DataMonitor

Note : chaque point est un code HS à deux chiffres. Axe vertical : différence en % entre les indices de prix CAF et FAB en décembre 2021 (base 100 = janvier 2019).