



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉUNION

OPMR

ÉTUDE SUR LE NIVEAU ET LA STRUCTURE DES COÛTS DE PASSAGE PORTUAIRE À LA RÉUNION

Présentation à l'OPMR

SOMMAIRE

1. RAPPEL DES OBJECTIFS DE L'ÉTUDE

2. ANALYSE DES MODALITÉS D'APPROVISIONNEMENT DES MARCHANDISES À LA RÉUNION

3. DÉFINITION D'UN RÉFÉRENTIEL D'ANALYSE DES COÛTS DE PASSAGE PORTUAIRE

4. MODÉLISATION DES COÛTS DE PASSAGE PORTUAIRE À LA RÉUNION ET MISE EN PLACE D'UNE MÉTHODE D'ACTUALISATION

5. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

RAPPEL DES OBJECTIFS DE L'ÉTUDE

Etablir un état des lieux du niveau et de la structure des coûts de passage portuaire servant de départ à une démarche régulière de suivi

1

Considérant la loi du 22 février 2012 portant réforme des ports d'Outre-Mer relevant de l'Etat et les dispositions de l'article 910-F du code de commerce, il s'agit d'« **étudier le niveau et la structure des coûts de passage portuaire** ».

2

Disposer d'un outil de suivi dans le temps des coûts de passage portuaire.

3

Permettre la transposition de la démarche et de l'outil associé aux autres OPMR des DOM.

PÉRIMÈTRE ET OBJECTIF DE L'ÉTUDE

Périmètre

- **La structure et les coûts de passage portuaire des produits de grande consommation à La Réunion.**
- **Exclusion :**
 - Produits vrac, énergétiques ou véhicules,
 - Ensemble des modes d'approvisionnement du territoire (aérien, terrestre...).
- **Champ d'investigation limité à l'origine Métropole des produits.**
- **Produits visés : produits alimentaires de grande consommation principalement** et quelques produits non alimentaires.

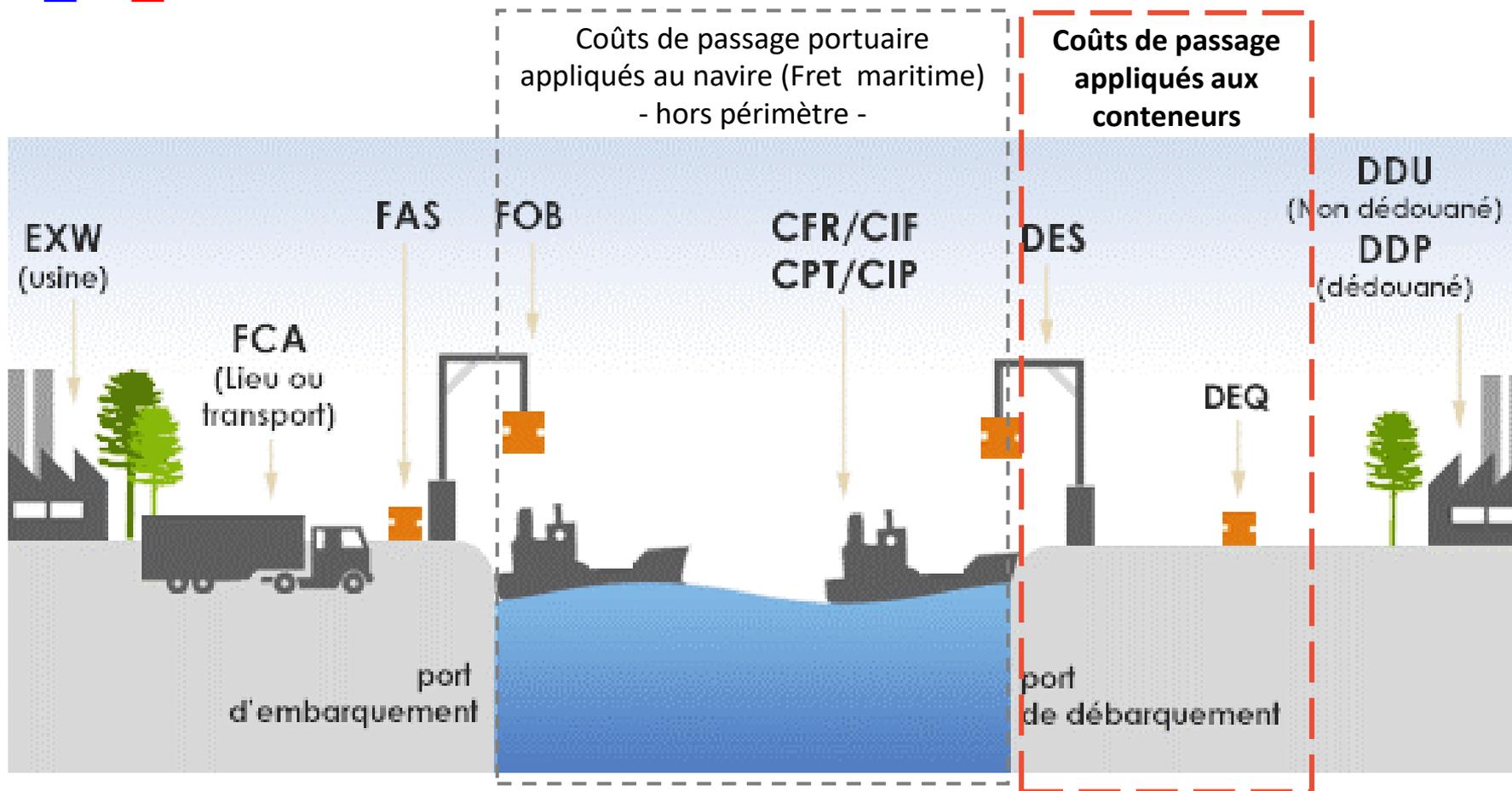
Objectifs

- **Clarifier les différents modes d'approvisionnement,**
- **Présenter leur complexité et variabilité**
- **Illustrer par des simulations théoriques, l'impact des coûts de passage portuaire sur des conteneurs type et sur certains produits.**

=> Il ne s'agit pas d'évaluer les pratiques des acteurs concernés.

PÉRIMÈTRE DE L'ÉTUDE

Précision sur le périmètre du coût de passage portuaire

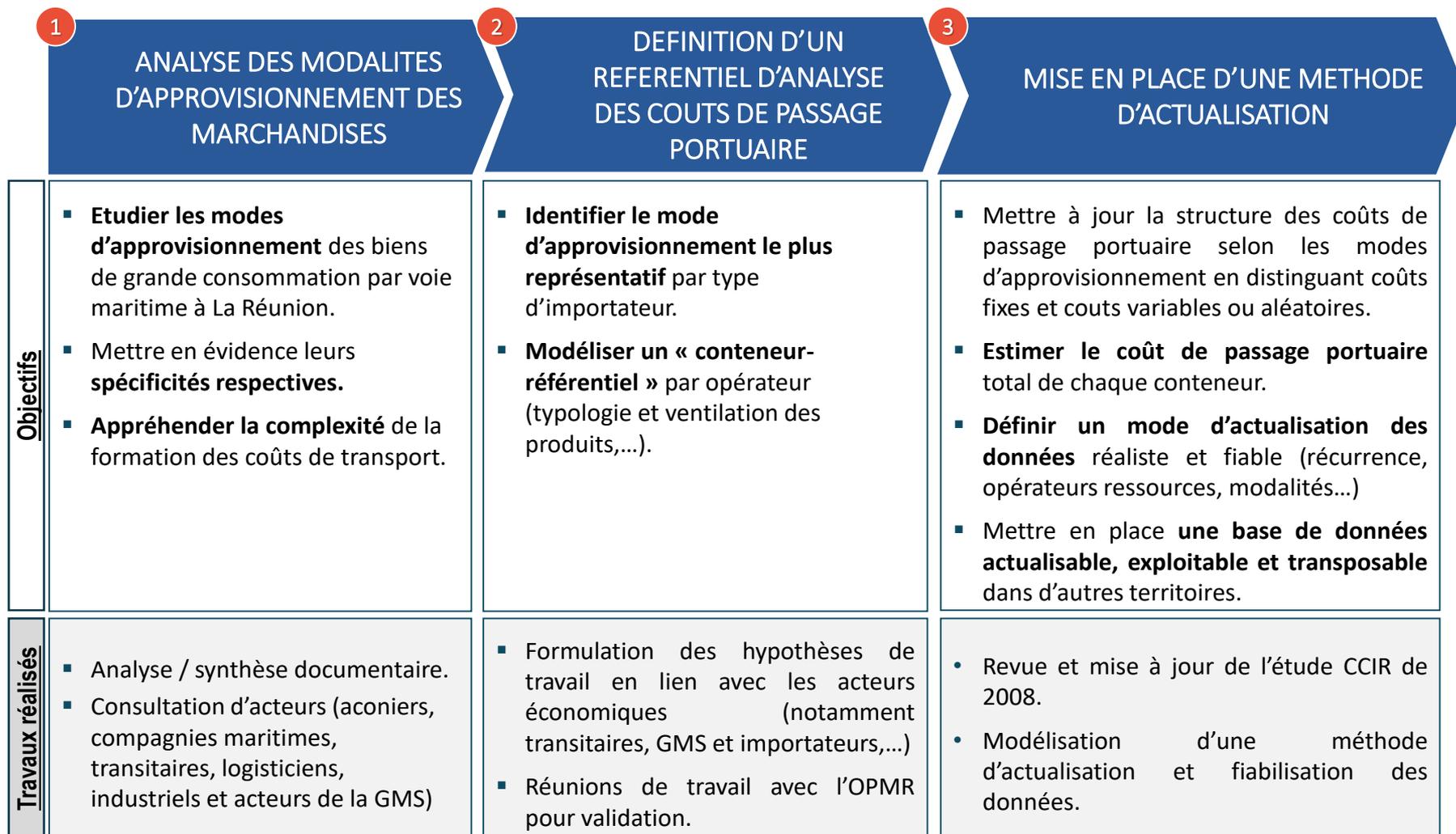


Nota Bene : L'ensemble de ces notions est explicité dans le glossaire situé en fin de document

L'étude porte sur les coûts de passage portuaires appliqués aux conteneurs débarqués à Port Réunion.

MODE OPÉRATEUR DE L'ÉTUDE

3 étapes



SOMMAIRE

1. RAPPEL DES OBJECTIFS DE L'ÉTUDE

2. ANALYSE DES MODALITÉS D'APPROVISIONNEMENT DES MARCHANDISES À LA RÉUNION

3. DÉFINITION D'UN RÉFÉRENTIEL D'ANALYSE DES COÛTS DE PASSAGE PORTUAIRE

4. MODÉLISATION DES COÛTS DE PASSAGE PORTUAIRE À LA RÉUNION ET MISE EN PLACE D'UNE MÉTHODE D'ACTUALISATION

5. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

ANALYSE DES MODALITÉS D'APPROVISIONNEMENT DES MARCHANDISES

Ce qu'il faut retenir

- **L'approvisionnement de La Réunion est une fonction à part entière qui fait l'objet d'une véritable ingénierie :**
 - de nombreuses compétences métiers
 - des exigences spécifiques.
- **Des différences structurelles par rapport à la Métropole :**
 - Moindre fréquence d'approvisionnement
 - Insularité et absence d'approvisionnement par voie terrestre en provenance d'une autre région industrialisée française ou d'un pays tiers.
 - Spécificités du rôle de certains opérateurs (ex : importateurs grossistes, transitaires,...).
- **De nombreuses variables impactent l'organisation et le coût d'approvisionnement :** disponibilité des produits, « transit-time » ou temps d'attente pour les opérations de chargement et de déchargement,...
- **Des coûts de passage portuaire qui recouvrent des notions variables,** tout comme leur portée et leur impact sur les navires, les conteneurs ou les produits (opérations de manutention, services de transit, voire fiscalité dans certains cas...).
- **Impossibilité de considérer des « justes » prix (prix « catalogue » ? prix « normaux » ?) tant les cas de figure peuvent être multiples ;** risque de considérer des prix moyens pour émettre des conclusions partagées par toutes les parties prenantes.

A. Principaux acteurs de l’approvisionnement à La Réunion

ANALYSE DES MODALITÉS D'APPROVISIONNEMENT DES MARCHANDISES

A. Principaux acteurs de l'approvisionnement à La Réunion

Compagnies maritimes

CMA-CGM, MSC, MAERSK, HAPAG-LLOYD, PIL, DAL

Acconiers ou manutentionnaires

Coopérative Ouvrière Réunionnaise (COR), Rundocks, Société Acconage Manutention Réunion (SAMR), SGM Manutention, Société Manutention Consignation maritime (SOMACOM)

Autorité portuaire et services de l'Etat

Port Réunion, Douanes, Services de la Direction de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt

Transitaires

« Agents de voyage de la marchandise »

Autres acteurs de la logistique portuaire

Pilotes, Remorqueurs, Lamaneurs, Avitailleurs

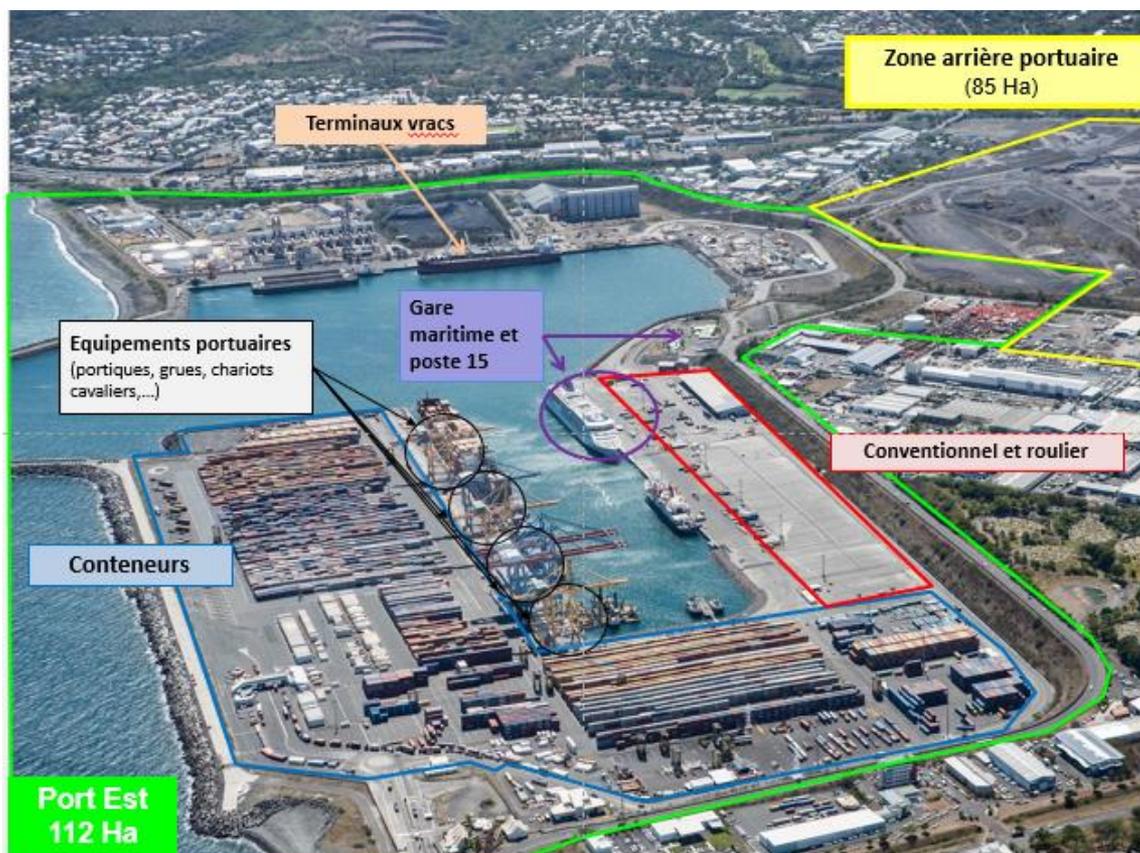
Logisticiens et transporteurs terrestres (hors champ de l'étude)

ANALYSE DES MODALITÉS D'APPROVISIONNEMENT DES MARCHANDISES

A. Principaux acteurs de l'approvisionnement à La Réunion

« Le temps c'est de l'argent ».

Planification, gestion et organisation de la logistique portuaire:
une condition de la « **compétitivité temps** » de Port Réunion.



B. Principaux chargeurs à La Réunion

ANALYSE DES MODALITÉS D'APPROVISIONNEMENT DES MARCHANDISES

B. Principaux chargeurs à La Réunion

1

Grande Distribution

- 16 hypermarchés de plus de 2500 m²
- 103 supermarchés (intégrés ou franchisés) avec un surface supérieure à 300 m², fournissant la grande majorité de la consommation locale.

Source : ledom

2

Importateurs et agents de marque

- Une profession spécifique aux économies insulaires.
 - Des intermédiaires entre les fournisseurs métropolitains et le détaillant (GMS, petits commerçants).
 - Importation de gammes de produits (ex. produits d'entretien, produits d'hygiène, équipements HORECA) ou de certaines marques spécifiques (ex. Nestlé, Unilever...).
 - Des prestations d'opérations logistiques (stockage, livraison, etc.),
 - Des actions commerciales (promotions, etc.).
-
- A noter: les contrats d'exclusivité d'approvisionnement connaissent d'importantes évolutions depuis l'arrêt de l'Autorité de la Concurrence en mai 2015.

3

Petits commerçants

- Un peu moins de 3 000 commerces de moins de 300 m²

C. Principales options d’approvisionnement

ANALYSE DES MODALITÉS D'APPROVISIONNEMENT DES MARCHANDISES

C. Principales options d'approvisionnement

Cas de la GMS : optimisation des coûts et rythme d'approvisionnement

1

Approvisionnement direct par une centrale d'achats Métropole vers une centrale d'achats à La Réunion



Modèle classique d'approvisionnement : les centrales d'achat (ou plateformes de stockage) basées en Métropole (notamment pour les MDD).

Fonction de mutualisation des approvisionnements des magasins

Rôle d'intermédiaires entre les magasins et les producteurs/industriels fournisseurs.

Chaque enseigne dispose de plusieurs centrales d'achat situées dans différents bassins géographiques.

A La Réunion: plusieurs centrales d'achat (en propre ou en sous-traitance: SODEXPRO pour le groupe CAILLE, SAPRIM pour le groupe VINDEMIA, IMPACT pour les ex CASINO, DISTRIDOM pour les ex LEADER PRICE. Les magasins Carrefour, les magasins U se fournissent en direct auprès de leurs centrales métropolitaines. Il est probable que les futurs magasins Leclerc feront de même.

Chaque magasin conserve néanmoins une grande liberté d'approvisionnement et organise celui-ci de manière autonome.

2

Approvisionnement via un importateur local



Les grandes surfaces peuvent recourir aux importateurs locaux dans les cas suivants :

- Absence des références requises dans les centrales métropolitaines,
- Contrat d'exclusivité sur certains produits (passage obligé par le représentant local de la marque). Évolution de cette pratique après l'arrêt de l'autorité de la concurrence de mai 2015.

3

Approvisionnement direct auprès d'une usine ou d'un fournisseur de Métropole



Possibilité de s'approvisionner directement auprès des fournisseurs industriels en Métropole.

Pratique moins usitée compte tenu des volumes concernés.

Spécificité de la GMS en milieu insulaire: Quadruple contrainte de disponibilité, de prix, de délai d'acheminement et de stockage des produits.

Options d'approvisionnement fonction du niveau d'intégration et d'autonomie au sein d'un groupe de distribution.

ANALYSE DES MODALITÉS D'APPROVISIONNEMENT DES MARCHANDISES

C. Principales options d'approvisionnement

Cas des agents de marque et importateurs : négociations sur les volumes de marchandises (échelle mondiale) et optimisation de la chaîne d'approvisionnement

1

Approvisionnement direct par une centrale d'achats ou une usine de Métropole

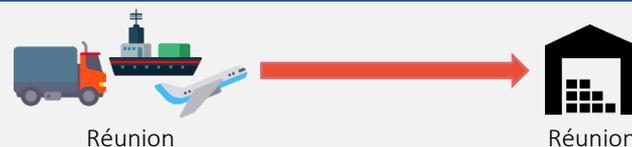


Selon la situation (importation de marque ou de gamme de produits), plus options:

- Recours à la centrale d'achat/plateforme d'éclatement de la marque correspondante => produits des multinationales.
- Recourir aux services d'une centrale d'achat spécialisée (centralisation et mutualisation sur segment de marché).
- Approvisionnement direct auprès des industriels (moins fréquent).

2

Approvisionnement par un transitaire réunionnais



Opérations de groupage: mutualiser des approvisionnements et optimiser les conteneurs.

- produits visés: provenant de différentes origines (plateformes logistiques, centrales d'achat ou fournisseurs directs): produits frais et réfrigérés, boissons, spiritueux, produits ménagers et d'hygiène, petits matériels et fournitures, etc.

Recours aux transitaires possible.

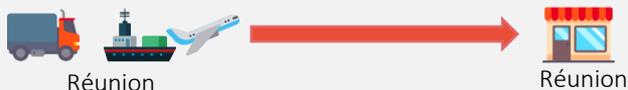
ANALYSE DES MODALITÉS D'APPROVISIONNEMENT DES MARCHANDISES

C. Principales options d'approvisionnement

Cas des petits commerçants : recours à un transitaire (solutions de groupage) ou approvisionnement auprès de grossistes locaux

1

Approvisionnement par un transitaire réunionnais



Pratique la plus courante à l'import: recours au service d'un transitaire effectuant des opérations de groupage (optimisation & limite des coûts d'approvisionnement).

Croissance des opérations de groupage associées (plusieurs commerçants) => limite des coûts et visibilité sur les possibilités (référentiel historique)

Le choix du fournisseur d'origine incombe au client local, la mission du transitaire étant d'organiser l'acheminement des produits jusqu'à La Réunion.

2

Approvisionnement auprès d'une centrale d'achats ou un importateur local



Approvisionnement via centrales d'achat, importateurs et agents de marque locaux.

Inconvénient: intermédiaire supplémentaire => surcoût. A relativiser au regard des volumes traités vs. approvisionnement direct.

Avantage: simplicité du système (pas de contraintes d'acheminement, pas de formalités administratives).

3

Approvisionnement par une grande ou une moyenne surface



Ponctuellement (surtout Horeca): recours aux GMS, comme les « personnes physiques » (en cas d'offres promotionnelles (ex. foire aux vins) ou en cas d'urgence (rupture de stocks)).

D. Les variables et déterminants de la stratégie d'approvisionnement

ANALYSE DES MODALITÉS D'APPROVISIONNEMENT DES MARCHANDISES

D. Les Variables et déterminants de la stratégie d'approvisionnement

Selon les variables les différents opérateurs (chargeurs, transitaires) arrêtent l'option d'approvisionnement d'un produit ou d'une gamme de produits.

DISPONIBILITÉ & SÉCURITÉ

Compte tenu des délais d'acheminement, « **le bon produit au bon moment** »

- Possibilité d'interroger plusieurs fournisseurs (possibilité de planifier la production/commande si volume suffisant)
- Impossibilité de fonctionner en flux tendus => stocks de sécurité, notamment par les centrales d'achat.

Si indisponibilité => référence de substitution : condition: à écouler dans les mêmes conditions.

PRIX

Variable selon origine, volume, régularité et fréquence des approvisionnements...:

- Intérêt des centrales d'achat malgré les surcoûts d'intermédiation ou de stockage => économies d'échelle par effet volume et effet centralisation/mutualisation des commandes.

CALENDRIER (saisonnalité, rythme d'approvisionnement)

- **Selon la régularité des opérations** : possibilité de planification de l'approvisionnement (mensuelle, trimestrielle...) selon le rythme de consommation => limiter la durée de stockage (surcoûts)
- **Selon événements ponctuels ou récurrents (pics d'approvisionnement)**: fêtes de fin d'année, rentrée scolaire, opérations promotionnelles...=> concerne **certaines produits** (produits festifs, alcools, fournitures scolaires, puériculture...).

Intérêt pour la Métropole : **jouer sur la contre-saisonnalité pour écouler les stocks de la saison précédente** de l'« hémisphère nord ».

ANALYSE DES MODALITÉS D'APPROVISIONNEMENT DES MARCHANDISES

D. Les Variables et déterminants de la stratégie d'approvisionnement

Selon les variables, les chargeurs et transitaires arrêtent l'option d'approvisionnement d'un produit ou d'une gamme de produits.

VOLUME

Impact le prix de revient selon le mode d'approvisionnement.

Approvisionnement direct auprès du producteur de métropole: rare car volumes insuffisants

Approvisionnements importants de certains produits d'appels en GMS et petit commerce.

CONTRAINTES PARTICULIÈRES

(exclusivité, spécificité
technique des produits)

Les caractéristiques liées à certains produits orientent de facto les modes d'approvisionnement :

- **Produits importés par les représentants de marque, liés à leur contrat**
- **Produits réfrigérés, spiritueux ou produits chimiques => soumis à des standards de conditionnement et transport** qui peuvent limiter les choix des importateurs.

LIGNES & ROUTES MARITIMES

Impact les choix de mode d'approvisionnement, selon leur conséquences en termes de délai d'acheminement (transit time) ou coût de fret.

Ces variables influent sur le prix de revient des produits et déterminent l'option d'approvisionnement idoine pour CHAQUE opération de CHAQUE opérateur.

⇒ rend le prix de revient des produits très aléatoire.

⇒ **Impossibilité de définir un prix « normal » pour une référence donnée (seuls des prix moyens pouvant être observés)**

SOMMAIRE

1. RAPPEL DES OBJECTIFS DE L'ÉTUDE
2. ANALYSE DES MODALITÉS D'APPROVISIONNEMENT DES MARCHANDISES À LA RÉUNION
- 3. DÉFINITION D'UN RÉFÉRENTIEL D'ANALYSE DES COÛTS DE PASSAGE PORTUAIRE**
4. MODÉLISATION DES COÛTS DE PASSAGE PORTUAIRE À LA RÉUNION ET MISE EN PLACE D'UNE MÉTHODE D'ACTUALISATION
5. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

DEFINITION D'UN REFERENTIEL D'ANALYSE DES COÛTS DE PASSAGE

Démarche générale

- **Modélisation de l'intégralité des importations de La Réunion en 2015** (source : INSEE/Douanes - statistiques régionales du commerce extérieur)
- **Ciblage des produits de grande consommation par ordre d'importance** (quantitative ou qualitative)
- **Reconstitution des prix moyens FOB** (sans frais de transport ni assurance) **et CAF** (avec assurance et frais de port)
- **Croisement avec la liste des produits du BQP** pur constituer un échantillon représentatif des importations et de la consommation d'un ménage réunionnais (« panier type »).
- **Répartition entre conteneur sec ou réfrigéré**
- **Simulation de la composition des conteneurs**
- **Constitution de conteneurs de référence selon une approche dynamique** : possibilité de moduler la composition des conteneurs de référence selon les gammes de produits et leur volume.
- **Modélisation de l'impact des coûts de passage portuaire + fiscalité applicable sur chaque conteneur de référence.**

DEFINITION D'UN REFERENTIEL D'ANALYSE DES COÛTS DE PASSAGE

INFORMATION DU PRIX UNITAIRE MOYEN ANNUEL / KG DES 14 CATÉGORIES DE PRODUITS COMPOSANT LE CONTENEUR « VIRTUEL » SEC

1

ÉLABORATION DE LA LISTE DES PRODUITS RETENUS POUR L'ÉTUDE

2

CONSTITUTION DES CONTENEURS VIRTUELS FROIDS ET SECS

Description des caractéristiques techniques des conteneurs

Calcul des prix moyens CAF sur l'année

Répartition des produits dans les conteneurs

Conteneur sec						
CPF4	Produits	Prix moyen TR1	Prix moyen TR2	Prix moyen TR3	Prix moyen TR4	Prix CAF moyen annuel
Condiments et assaisonnements						
1084	Vinaigres Sauces préparées au soja ou à la tomate (ketchup, bolognaise, etc.), émulsionnées (mayonnaises, sauce salade, etc.) ou cuisinées (béarnaise, sauce mère, etc.) et sauces vinaigrette	0,52 €	0,27 €	0,24 €	0,29 €	0,33 €
Boissons rafraîchissantes eaux minérales et autres eaux en bouteille						
1107	Limonades, boissons (colas, tonics, thés), boissons aux fruits, gazéifiées ou non, sodas Sirops de fruits Eaux de source et eaux minérales, naturelles ou non, gazeuses ou plates	0,56 €	0,54 €	0,54 €	0,59 €	0,56 €
Papier et carton						
1712	Articles domestiques (nappes, serviettes) Papiers de toilette et mouchoirs	0,81 €	0,72 €	0,72 €	0,84 €	0,79 €
Savons, détergents et produits d'entretien						
2041	Détergents et produits de nettoyage	0,86 €	0,95 €	1,01 €	1,18 €	1,00 €
Bière						
1105	Bières, gueuze, panachés, bières sans alcool	1,17 €	1,41 €	0,90 €	1,04 €	1,13 €
Autres préparations et conserves à base de fruits et légumes						
1039	Amandes et noix de cajou salées, cacahuètes et pistaches grillées	2,41 €	1,73 €	1,76 €	1,08 €	1,74 €
Articles de papeterie						
1723	Enveloppes, cartes-lettres, cartes postales non illustrées et cartes pour correspondance Cahiers, carnets, classeurs, reliures, chemises.	1,59 €			1,98 €	1,79 €
Parfums et produits pour la toilette						
2042	Shampoings Parfums, eaux de toilettes, déodorants	1,84 €	1,11 €	2,37 €	2,69 €	2,00 €
Aliments pour animaux de compagnie						
1092	Aliments pour chiens et chats, conditionnés pour la vente au détail	0,95 €			3,50 €	2,22 €
Biscottes et biscuits pâtisseries de conservation						
1072	Biscuits secs (sablés, galettes, palets, etc.) Biscottes (avec ou sans sel), toasts, pains ou tartines grillés ou braisés		1,94 €		3,28 €	2,61 €
Vins de raisin						
1102	Vins de raisin frais, à l'exclusion des vins mousseux Vins mousseux		8,90 €	1,98 €	4,07 €	4,98 €
Café et thé transformés						
1083	Café soluble, extraits et essences de café Thé noir (fermenté) ou thé vert (non fermenté) Café torréfié, en grain ou moulu		9,27 €		4,82 €	7,04 €
Cacao, chocolat et produits de confiserie						
1082	Pâtes à tartiner Chewing gum en tablettes ou en dragées Cacao en poudre		5,05 €		9,22 €	7,13 €

Moins
cherPlus
cher

Source : Douanes

SOMMAIRE

1. RAPPEL DES OBJECTIFS DE LA MISSION
2. ANALYSE DES MODALITÉS D'APPROVISIONNEMENT DES MARCHANDISES
3. DÉFINITION D'UN RÉFÉRENTIEL D'ANALYSE DES COÛTS DE PASSAGE PORTUAIRE
- 4. MODÉLISATION DES COÛTS DE PASSAGE PORTUAIRE ET ENSEIGNEMENTS**
5. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

MODÉLISATION DES COÛTS DE PASSAGE PORTUAIRE ET ENSEIGNEMENTS

Ce qu'il faut retenir

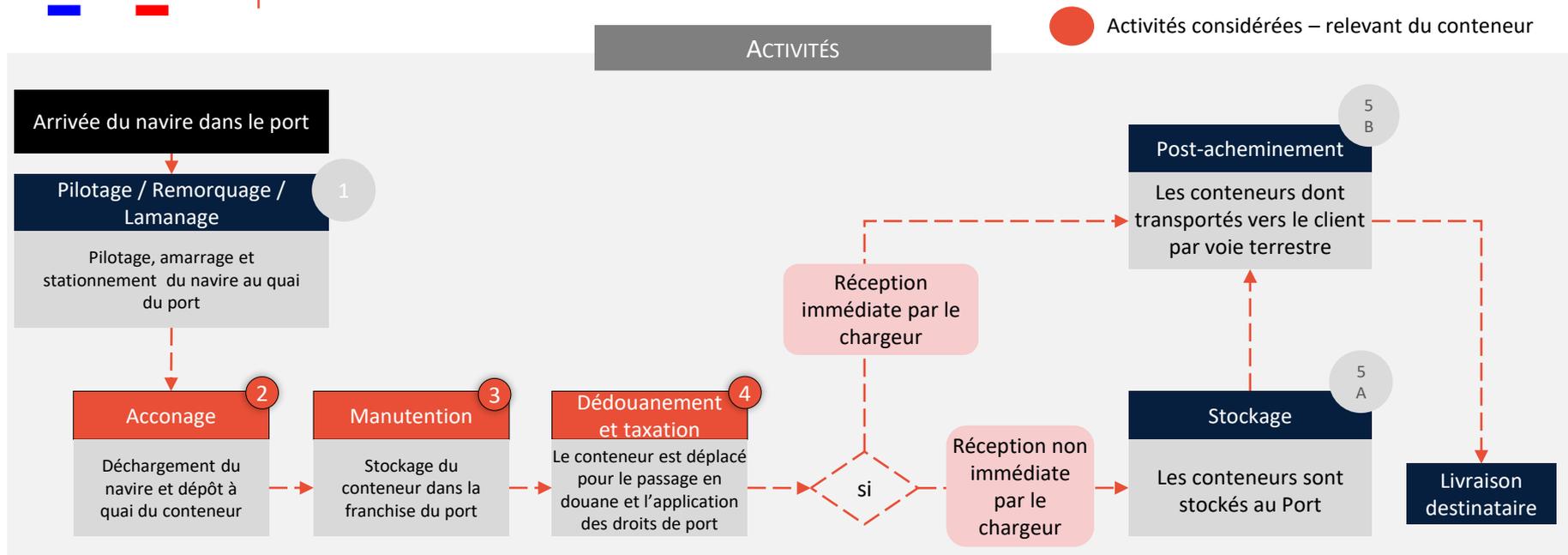
- Une prise en compte des coûts de passage portuaire selon :
 - Qu'ils relèvent du navire ou des marchandises conteneurisées

=> sont ici pris en compte les coûts de passage portuaire imputés directement au container (les opérations de pilotage, remorquage, lamanage, imputées au navire et répercutées dans le coût de fret, ne sont donc pas quantifiées ici).

 - Qu'ils sont exprimés en valeur relative ou absolue
 - Qu'ils sont systématiques ou aléatoires.
- Une **conception variable des coûts de passage portuaire**, pouvant inclure les opérations logistiques et la fiscalité appliquée sur les produits débarqués (droits de douane, Octroi de Mer, TVA)
- Une **difficulté à caractériser les fluctuations des coûts de passage portuaire (fréquence, cause)** et l'impossibilité de prendre en compte certaines pratiques commerciales entre opérateurs (remises et ristournes, primes...) ainsi que les coûts masqués (comme les temps d'attente pour la récupération d'un conteneur).
- Une **difficulté à systématiser l'actualisation des données**, mais une bonne disposition des partenaires à y contribuer.
- L'intérêt de la modélisation selon une approche théorique et dynamique :
 - Mesurer des évolutions sur la durée.
 - Ne pas juger à l'instant « t » mais apprécier des tendances.

MODÉLISATION DES COÛTS DE PASSAGE PORTUAIRE ET ENSEIGNEMENTS

Chaine des activités et acteurs impliqués dans le passage portuaire des marchandises



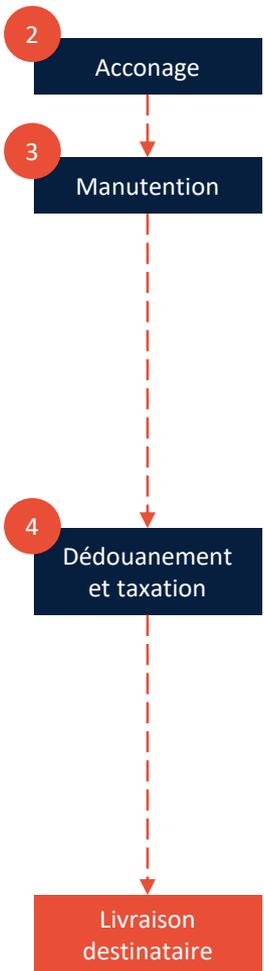
ACTEURS DU PASSAGE PORTUAIRE

- 2 3 **Acconiers / Manutentionnaires**
- 4 **Douanes ; Transitaires**
- 5 A **Acconiers / Manutentionnaires ; Port-Réunion**
- 5 B **Transitaires; Transporteurs**

MODÉLISATION DES COÛTS DE PASSAGE PORTUAIRE ET ENSEIGNEMENTS

Structure des coûts de passage portuaire

FORMATION DU COÛT DE PASSAGE PORTUAIRE AU DÉBARQUEMENT



	Postes de coût	Types de coût	Unité de mesure utilisée	Tarifs moyens constatés				
				20' Sec	40' Sec	20' Froid	40' Froid	
2	Acconiers	Déchargement du navire : dépôt du conteneur sur le quai	Forfaitaire	€/ conteneur	344	554	344	544
3	Manutentionnaires	Terre Plein Froid		€/ 2 jours	125			
					Transitaires	Taxe Informatique Portuaire (TIP)	Forfaitaire	€/ conteneur
4	Transitaires	Forfait transit		€/ conteneur	150	300	150	300
Port-Réunion	Octroi de mer (OM)	Cf. Tableau OM et OMR 2016						
	Octroi de mer régional (OMR)	Cf. Tableau sur les redevances Port Réunion 2016						
4	Port-Réunion	Redevances sur marchandises			Cf. Tableau sur les redevances Port Réunion 2016			
					Transitaires	Visites occasionnelles Douanes	Aléatoire	€/ conteneur
4	Transitaires	Visites occasionnelles Services phytosanitaires et vétérinaires			110			
		Frais de transitaire	Variable négociée forfaitaire	% de la valeur CAF	< 1 %*			
		Assurances						
Avance de fonds transitaire								
	Livraison destinataire							

* L'estimation du montant des prestations de transitaires est très complexe car ce dernier dépend d'une multitude de facteurs (composition en produits des conteneurs ou positions douanières, du niveau d'assurance choisi par les clients (tous risques ou partielles,...). Selon les acteurs, le montant de ces frais serait inférieur à 1% de la valeur CAF.

MODÉLISATION DES COÛTS DE PASSAGE PORTUAIRE ET ENSEIGNEMENTS

Simulation des coûts de passage portuaire sur la base du total des importations réunionnaises de biens de consommation conteneurisés enregistrées en 2015

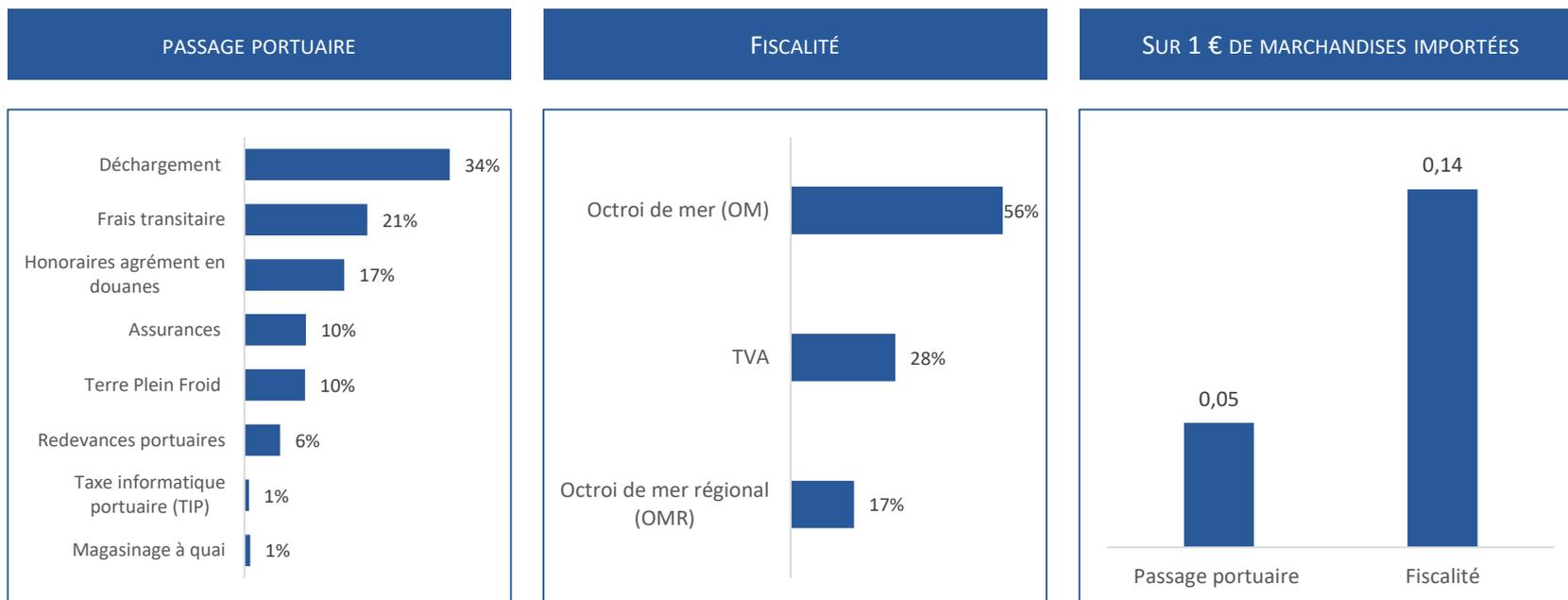
Résultat de la simulation – Présentation en valeur absolue

Coûts de passage portuaire et fiscalité du total des biens de consommation conteneurisés importés en 2015 Les marchandises concernées sont celles de la liste élaborée pour la présente étude	Total des imports 2015	Sur 1 euro de marchandises importées
VALEUR CAF	116 673 398,00 €	1,00 €
PASSAGE PORTUAIRE		
POSTES FIXES	4 738 049,50 €	0,04 €
Déchargement	1 949 040,98 €	0,02 €
Magasinage à quai	54 891,24 €	0,00 €
Terre Plein Froid	575 460,66 €	0,00 €
Taxe informatique portuaire (TIP)	42 714,37 €	0,00 €
Honoraires agrément en douanes	949 208,27 €	0,01 €
Frais transitaire	1 166 733,98 €	0,01 €
POSTES VARIABLES	923 208,68 €	0,01 €
Redevances portuaires	339 841,69 €	0,00 €
Assurances	583 366,99 €	0,01 €
TOTAL HT	5 661 258,18 €	0,05 €
FISCALITE		
Octroi de mer (OM)	9 090 540,52 €	0,08 €
Octroi de mer régional (OMR)	2 716 703,60 €	0,02 €
TVA	4 487 873,20 €	0,04 €
TOTAL FISCALITE	16 295 117,32 €	0,14 €

MODÉLISATION DES COÛTS DE PASSAGE PORTUAIRE ET ENSEIGNEMENTS

Simulation des coûts de passage portuaire sur la base du total des importations réunionnaises de biens de consommation conteneurisés enregistrées en 2015

Résultat de la simulation – Présentation en pourcentages



- Compte tenu de l'origine métropolitaine des importations, aucun droit de douane n'est perçu ; ce poste de coût n'apparaît donc pas dans le tableau. Toutefois, avec la libéralisation des échanges, les droits de douane s'érodent progressivement et n'impactent plus que marginalement les importations d'origine non européennes.
- **En 2015, les coûts de passage portuaire hors taxe impactent de 5% la valeur totale des importations conteneurisées objets de l'étude.**
- La fiscalité appliquée ensuite sur la valeur CAF (TVA, octroi de mer, octroi de mer régional), impacte de 14% la valeur des produits importés, en considérant uniquement des produits taxés (attendu que l'octroi de mer et l'octroi de mer régional sont à 0% pour de nombreux produits sensibles (cf. tarif externe de l'octroi de mer 2015-2016).

MODÉLISATION DES COÛTS DE PASSAGE PORTUAIRE ET ENSEIGNEMENTS

Simulation des coûts de passage portuaire sur la base des conteneurs virtuels

Résultats de la simulation

CONTENEUR SEC 20' (1 EVP)

CONTENEUR SEC 40' (2 EVP)

CONTENEUR FROID 20' (1 EVP)

CONTENEUR FROID 40' (2 EVP)

Numéro du conteneur	1	2	3	4	5	6
VALEUR CAF	5 124,86 €	5 851,97 €	7 594,78 €	10 111,32 €	13 322,07 €	25 001,74 €
PASSAGE PORTUAIRE						
POSTES FIXES	566,25 €	573,52 €	590,95 €	616,11 €	648,22 €	765,02 €
Déchargement	344,00 €	344,00 €	344,00 €	344,00 €	344,00 €	344,00 €
Magasinage à quai	12,00 €	12,00 €	12,00 €	12,00 €	12,00 €	12,00 €
Taxe informatique portuaire (TIP)	9,00 €	9,00 €	9,00 €	9,00 €	9,00 €	9,00 €
Honoraires agrément en douanes	150,00 €	150,00 €	150,00 €	150,00 €	150,00 €	150,00 €
Frais transitaire	51,25 €	58,52 €	75,95 €	101,11 €	133,22 €	250,02 €
POSTES VARIABLES	26,00 €	29,49 €	38,30 €	50,97 €	7,18 €	126,03 €
Redevance	0,38 €	0,23 €	0,32 €	0,41 €	0,52 €	1,02 €
Assurance	25,62 €	29,26 €	37,97 €	50,56 €	6,66 €	125,01 €
TOTAL HT	592,25 €	603,01 €	629,24 €	667,08 €	655,40 €	891,05 €
FISCALITE						
OM	315,50 €	421,07 €	755,17 €	896,43 €	1 361,79 €	2 228,53 €
OMR	128,58 €	152,23 €	195,80 €	258,71 €	338,98 €	630,97 €
TVA	185,34 €	247,48 €	407,99 €	563,83 €	838,81 €	1 535,43 €
TOTAL FICALITE	629,42	820,79	1 358,96	1 718,98	2 539,58	4 394,94
SUR 1 € DE MARCHANDISES IMPORTEES						
PASSAGE PORTUAIRE	0,116 €	0,103 €	0,083 €	0,066 €	0,049 €	0,036 €
POSTES FIXES	0,110 €	0,098 €	0,078 €	0,061 €	0,049 €	0,031 €
POSTES VARIABLES	0,005 €	0,005 €	0,005 €	0,005 €	0,001 €	0,005 €
FISCALITE	0,123 €	0,140 €	0,179 €	0,170 €	0,191 €	0,176 €

MODÉLISATION DES COÛTS DE PASSAGE PORTUAIRE ET ENSEIGNEMENTS

Simulation des coûts de passage portuaire sur la base des conteneurs virtuels

Résultats de la simulation

CONTENEUR SEC 20' (1 EVP)

CONTENEUR SEC 40' (2 EVP)

CONTENEUR FROID 20' (1 EVP)

CONTENEUR FROID 40' (2 EVP)

Numéro du conteneur	1	2	3	4	5	6
VALEUR CAF	10 249,72 €	11 703,94 €	15 189,57 €	20 222,64 €	26 644,15 €	50 003,47 €
PASSAGE PORTUAIRE						
POSTES FIXES	979,50 €	994,04 €	1 028,90 €	1 079,23 €	1 143,44 €	1 377,03 €
Déchargement	544,00 €	544,00 €	544,00 €	544,00 €	544,00 €	544,00 €
Magasinage à quai	24,00 €	24,00 €	24,00 €	24,00 €	24,00 €	24,00 €
Taxe informatique portuaire (TIP)	9,00 €	9,00 €	9,00 €	9,00 €	9,00 €	9,00 €
Honoraires agrément en douanes	300,00 €	300,00 €	300,00 €	300,00 €	300,00 €	300,00 €
Frais transitaire	102,50 €	117,04 €	151,90 €	202,23 €	266,44 €	500,03 €
POSTES VARIABLES	52,00 €	58,98 €	76,59 €	101,94 €	134,25 €	252,06 €
Redevance	0,75 €	0,46 €	0,64 €	0,83 €	1,03 €	2,05 €
Assurance	51,25 €	58,52 €	75,95 €	101,11 €	133,22 €	250,02 €
TOTAL HT	1 031,50 €	1 053,02 €	1 105,49 €	1 181,17 €	1 277,69 €	1 629,10 €
FISCALITE						
OM	631,00 €	842,15 €	1 510,34 €	1 792,87 €	2 723,58 €	4 457,06 €
OMR	257,16 €	304,46 €	391,60 €	517,43 €	677,97 €	1 261,95 €
TVA	370,69 €	494,97 €	815,99 €	1 127,67 €	1 677,61 €	3 070,87 €
TOTAL FICALITE	1 258,84	1 641,58	2 717,93	3 437,97	5 079,16	8 789,88
SUR 1 € DE MARCHANDISES IMPORTEES						
PASSAGE PORTUAIRE	0,101 €	0,090 €	0,073 €	0,058 €	0,048 €	0,033 €
POSTES FIXES	0,096 €	0,085 €	0,068 €	0,053 €	0,043 €	0,028 €
POSTES VARIABLES	0,005 €	0,005 €	0,005 €	0,005 €	0,005 €	0,005 €
FISCALITE	0,123 €	0,140 €	0,179 €	0,170 €	0,191 €	0,176 €

MODÉLISATION DES COÛTS DE PASSAGE PORTUAIRE ET ENSEIGNEMENTS

Simulation des coûts de passage portuaire sur la base des conteneurs virtuels

Résultats de la simulation

CONTENEUR SEC 20' (1 EVP)

CONTENEUR SEC 40' (2 EVP)

CONTENEUR FROID 20' (1 EVP)

CONTENEUR FROID 40' (2 EVP)

Numéro du conteneur	1	2	3	4	5	6
VALEUR CAF	13 679,73 €	15 070,96 €	17 138,37 €	20 061,35 €	24 225,80 €	31 086,69 €
PASSAGE PORTUAIRE						
POSTES FIXES	1 077,30 €	1 091,21 €	1 111,88 €	1 141,11 €	1 182,76 €	1 251,37 €
Déchargement	344,00 €	344,00 €	344,00 €	344,00 €	344,00 €	344,00 €
Magasinage à quai	437,50 €	437,50 €	437,50 €	437,50 €	437,50 €	437,50 €
Taxe informatique portuaire (TIP)	9,00 €	9,00 €	9,00 €	9,00 €	9,00 €	9,00 €
Honoraires agrément en douanes	150,00 €	150,00 €	150,00 €	150,00 €	150,00 €	150,00 €
Frais transitaire	136,80 €	150,71 €	171,38 €	200,61 €	242,26 €	310,87 €
POSTES VARIABLES	68,77 €	75,73 €	86,06 €	100,68 €	121,50 €	155,81 €
Redevance	0,37 €	0,37 €	0,37 €	0,37 €	0,37 €	0,37 €
Assurance	68,40 €	75,35 €	85,69 €	100,31 €	121,13 €	155,43 €
TOTAL HT	1 146,07 €	1 166,94 €	1 197,95 €	1 241,79 €	1 304,26 €	1 407,17 €
FISCALITE						
OM	695,19 €	773,71 €	793,46 €	870,09 €	1 313,25 €	1 876,49 €
OMR	315,35 €	344,80 €	334,51 €	341,65 €	445,76 €	617,28 €
TVA	287,27 €	316,49 €	359,91 €	421,29 €	508,74 €	652,82 €
TOTAL FICALITE	1 297,81	1 435,00	1 487,88	1 633,03	2 267,75	3 146,59
SUR 1 € DE MARCHANDISES IMPORTEES						
PASSAGE PORTUAIRE	0,084 €	0,077 €	0,070 €	0,062 €	0,054 €	0,045 €
POSTES FIXES	0,079 €	0,072 €	0,065 €	0,057 €	0,049 €	0,040 €
POSTES VARIABLES	0,005 €	0,005 €	0,005 €	0,005 €	0,005 €	0,005 €
FISCALITE	0,095 €	0,095 €	0,087 €	0,081 €	0,094 €	0,101 €

MODÉLISATION DES COÛTS DE PASSAGE PORTUAIRE ET ENSEIGNEMENTS

Simulation des coûts de passage portuaire sur la base des conteneurs virtuels

Résultats de la simulation

CONTENEUR SEC 20' (1 EVP)

CONTENEUR SEC 40' (2 EVP)

CONTENEUR FROID 20' (1 EVP)

CONTENEUR FROID 40' (2 EVP)

Numéro du conteneur	1	2	3	4	5	6
VALEUR CAF	27 359,46 €	30 141,93 €	34 276,75 €	40 122,71 €	48 451,60 €	62 173,39 €
PASSAGE PORTUAIRE						
POSTES FIXES	1 564,09 €	1 591,92 €	1 633,27 €	1 691,73 €	1 775,02 €	1 912,23 €
Déchargement	544,00 €	544,00 €	544,00 €	544,00 €	544,00 €	544,00 €
Magasinage à quai	437,50 €	437,50 €	437,50 €	437,50 €	437,50 €	437,50 €
Taxe informatique portuaire (TIP)	9,00 €	9,00 €	9,00 €	9,00 €	9,00 €	9,00 €
Honoraires agrément en douanes	300,00 €	300,00 €	300,00 €	300,00 €	300,00 €	300,00 €
Frais transitaire	273,59 €	301,42 €	342,77 €	401,23 €	484,52 €	621,73 €
POSTES VARIABLES	137,54 €	151,46 €	172,13 €	201,36 €	243,00 €	311,61 €
Redevance	0,75 €	0,75 €	0,75 €	0,75 €	0,75 €	0,75 €
Assurance	136,80 €	150,71 €	171,38 €	200,61 €	242,26 €	310,87 €
TOTAL HT	1 701,64 €	1 743,38 €	1 805,40 €	1 893,09 €	2 018,02 €	2 223,85 €
FISCALITE						
OM	1 390,37 €	1 547,42 €	1 586,93 €	1 740,19 €	2 626,50 €	3 752,98 €
OMR	630,69 €	689,59 €	669,02 €	683,29 €	891,52 €	1 234,56 €
TVA	574,55 €	632,98 €	719,81 €	842,58 €	1 017,48 €	1 305,64 €
TOTAL FISCALITE	2 595,61 €	2 870,00 €	2 975,76 €	3 266,06 €	4 535,50 €	6 293,18 €
SUR 1 € DE MARCHANDISES IMPORTEES						
PASSAGE PORTUAIRE	0,062 €	0,058 €	0,053 €	0,047 €	0,042 €	0,036 €
POSTES FIXES	0,057 €	0,053 €	0,048 €	0,042 €	0,037 €	0,031 €
POSTES VARIABLES	0,005 €	0,005 €	0,005 €	0,005 €	0,005 €	0,005 €
FISCALITE	0,095 €	0,095 €	0,087 €	0,081 €	0,094 €	0,101 €

SOMMAIRE

1. RAPPEL DES OBJECTIFS DE LA MISSION
2. ANALYSE DES MODALITÉS D'APPROVISIONNEMENT DES MARCHANDISES
3. DÉFINITION D'UN RÉFÉRENTIEL D'ANALYSE DES COÛTS DE PASSAGE PORTUAIRE
4. MODÉLISATION DES COÛTS DE PASSAGE PORTUAIRE ET ENSEIGNEMENTS
- 5. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS**

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

▪ Du point de vue des produits

Coûts de passage portuaire: 5% de la valeur CAF des importations de biens de grande consommation visées par les simulations

Fiscalité (TVA, OM, OMR): 14% de la valeur CAF des importations, sans considérer les produits de première nécessité taxés à 0% d'OM/OMR.

Principe naturel: l'importance des coûts de passage portuaire est inversement proportionnelle à la valeur des produits.

▪ Du point de vue des conteneurs

Fret: principal poste de coût (hors champ étude) . Difficile à appréhender entre prix catalogue et prix pratiqués

Coût de manutention: important si considéré par rapport au conteneur: à mettre en regard du modèle socio-économique et de l'organisation de la profession.

A comparer avec des ports de pays tiers (Maurice, Asie) ou d'Europe, à condition de prendre en considération:

- l'environnement réglementaire applicable (coûts salariaux, obligations environnementales)
- l'organisation et la performance logistique des ports concernés.

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

▪ Concernant l'actualisation des données

Année de référence de l'étude: 2015.

Possibilité de convertir les données en indice (base 100 = 2015) pour observer les tendances sur la durée (N+1, N+2,...):

- Impact sur l'évolution des postes de coûts individuellement et collectivement
- Impact de ces évolutions sur la valeur des importations.

▪ Les conditions de l'actualisation

- **Actualisation automatique impossible; engagement des parties prenantes à conventionner (syndicats des transitaires, représentant des acconiers...).** Possibilité de construire un indice annuel, communicable à l'OPMR à date fixe.
- **Possibilité de proposer à certains opérateurs de devenir « référent-partenaire »**, pour confronter les données collectées lors des mises à jour à leurs propres données, (miroir théorie/pratique)

▪ Un intérêt réel à approfondir le sujet de l'approvisionnement de La Réunion afin de reconstituer la chaîne de valeur

- Intérêt d'organiser un suivi générique étendu, intégrant les variations des cours du fret maritime sur la durée
- Intérêt d'étudier les coûts de la logistique terrestre
- Possibilité de créer au niveau des transitaires, pour leurs clients, **un référentiel historique des coûts d'approvisionnement=> accompagner les chargeurs (petits commerçants) dans leur stratégie d'achat et d'approvisionnement.**



Echanges