

LES COÛTS LOGISTIQUES DES PRODUITS PÉTROLIERS CONSOMMÉS EN FRANCE

EVOLUTION DES PRINCIPALES COMPOSANTES DE LEUR PRIX ENTRE 1972 ET 1986

Une analyse fondée sur des données réelles...

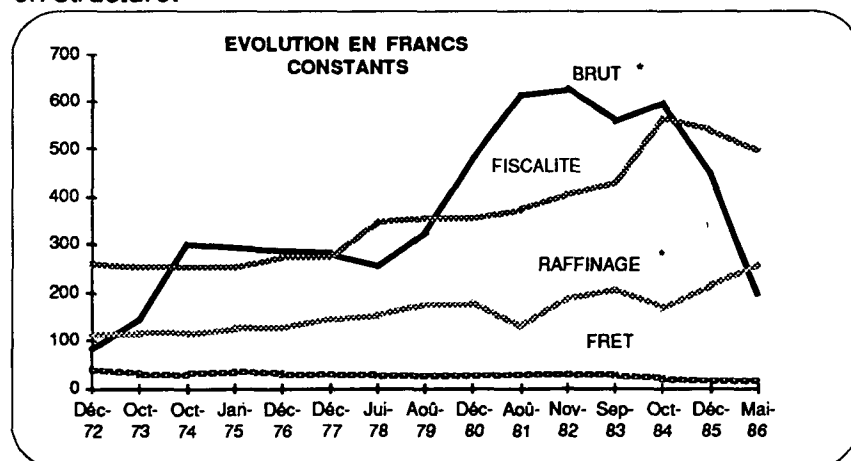
Les principales composantes du prix final des produits pétroliers consommés en France sont au nombre de quatre: pétrole brut, fret maritime, fiscalité française, raffinage-distribution. L'évolution de ces quatre composantes a fait l'objet d'un examen pour chaque année de la période considérée, sur un mois représentatif du marché.

Les montants des quatre composantes étudiées ont été fournis par l'Union des Chambres Syndicales de l'Industrie du Pétrole; la somme de ces montants représente le prix moyen de vente au consommateur français des produits pétroliers raffinés.

Evolution des prix et de la taxation des produits pétroliers entre 1972 et 1986...

Les prix, pris en compte, sont tous réels : ils correspondent, en effet, à des qualités de pétrole effectivement importées en France au cours de chaque mois considéré. En ce qui concerne le poste "pétrole brut" en particulier, le prix F.A.B. (franco à bord) a été retenu afin de pouvoir isoler la part du transport maritime.

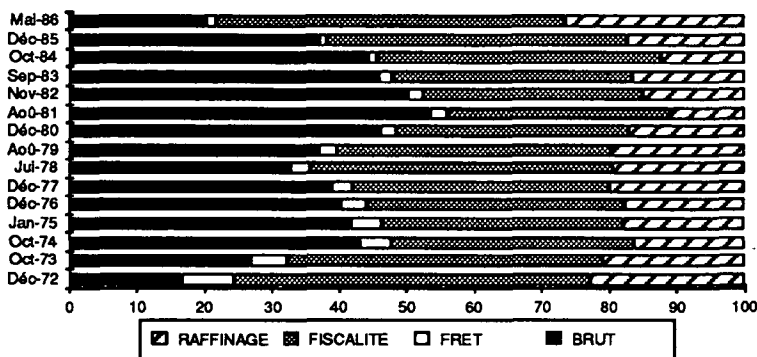
Les deux graphiques qui suivent illustrent l'évolution de chacune des composantes précitées en francs constants et en structure.



N.B. Les francs constants sont ceux de décembre 1972

** Ce poste comprend outre le raffinage proprement dit, une partie des frais portuaires de déchargement, la consommation et les pertes des raffineries, le stockage, le transport intérieur et les frais de distribution.*

EVOLUTION DE LA STRUCTURE DES COUTS



La fiscalité... revient en fin de période à son niveau initial

L' examen de l' évolution du montant de chacune des 4 composantes suscite les commentaires suivants:

Avant 1973 le prix du brut constituait avec le fret les deux postes dont l' incidence sur le prix final des produits pétroliers était la plus faible. A cette époque la fiscalité française représentait plus de la moitié du prix final.

Lors du premier et du second choc pétrolier (73-74 et 79-81), la stagnation, en francs constants, de la fiscalité a permis de réduire l'impact du renchérissement du prix du brut, devenu principale composante du prix final des produits pétroliers. Par contre, pendant la période intermédiaire (75-79), sous l'effet de la quasi-stabilité du prix du brut, la fiscalité avait réussi petit à petit à reprendre la première place dans le prix final.

Pendant la période ayant suivi le second choc pétrolier, l'augmentation du prix du brut, consécutive à l'importante hausse du cours du dollar, est, toutefois, allée de pair avec une augmentation soutenue de la fiscalité, notamment entre 1983 et 1985.

La chute, depuis fin 1985, du prix du brut, à la suite de la baisse conjuguée du dollar et des cours internationaux du pétrole, exprimés en dollars, a donné lieu à une baisse du prix final d'un montant comparable. Cela constitue un fait assez remarquable pour le secteur, même si la baisse du prix final a été proportionnellement bien inférieure à celle du prix du brut. En même temps, la fiscalité, quoique non aggravée en montant absolu, a repassé, pour la première fois depuis 1972, la barre de 50 % du prix final et le brut est redevenu avec le fret les deux postes ayant la plus faible incidence sur le prix final.

Fret maritime : la chute...

Sur le plan du transport maritime pétrolier, le niveau des prix reflète la crise profonde que traverse depuis plusieurs années le marché des frets. En effet, la baisse des importations du brut, consécutive à la réduction de la consommation du pétrole en France et à l'importante réduction de la distance moyenne parcourue par les navires suite au rapprochement des sources d'approvisionnement (3 000 milles de parcours moyen en 1985 contre 9 000 en 1976), a engendré un profond déséquilibre entre la demande et l'offre de transport ayant lourdement pesé sur le niveau des prix.

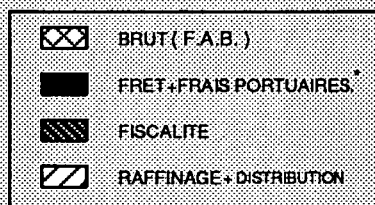
Le Raffinage ... vers le retour à l'équilibre...

En ce qui concerne le poste "raffinage-distribution", il a évolué jusqu'au deuxième choc pétrolier de façon un peu comparable au poste "fiscalité" : en effet, sa part, représentant avant 1973 plus de 20 % du prix final, baisse sensiblement au cours de chacun des deux chocs pétroliers, pour progresser pendant la période intermédiaire.

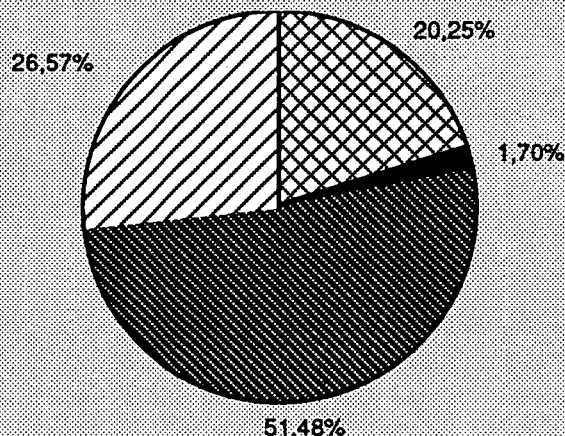
Ce poste qui est dominé par l'activité de raffinage a ensuite connu une progression irrégulière due en partie à l'encadrement par l'Etat, jusqu'en 1985, des hausses de prix des produits pétroliers suivant un système qui pénalisait le raffinage ; elle est aussi due aux problèmes internes à l'industrie de raffinage. Depuis la baisse du prix du brut, le poste progresse de façon sensible autorisant à penser que l'industrie du raffinage pourrait à terme retrouver une situation d'équilibre.

La part respective de chacune des composantes étudiées en mai 1986 est illustrée ci-dessous :

**LES PRINCIPALES
COMPOSANTES DU PRIX
FINAL DES PRODUITS
PETROLIERS EN MAI
1986**



** Ce poste comprend aussi la partie des frais portuaires de déchargement précédemment inclus dans le poste "RAFFINAGE"*



Une décomposition plus fine des postes permettant d'isoler certains postes logistiques (p. ex. stockage, transport intérieur en France) modifierait, néanmoins la répartition ci-dessus : on a en effet estimé qu' en 1984 le prix du transport maritime, augmenté des frais de déchargement portuaire, du coût du stockage en France ainsi que des frais du transport intérieur et de la distribution représentaient 11,5%.

*Synthèse d'une étude
de l'O.E.S.T., décembre
1986*