

COMMERCE INTERNATIONAL : LE TRANSPORT MARITIME FACE À UN NOUVEAU CHOC

Les répercussions du conflit en mer Rouge sur le transport maritime mondial sont déjà notables. Si le prix du fret maritime est, à ce stade, encore très en dessous des niveaux observés en 2021, lors du redémarrage de l'économie mondiale post-confinement, la hausse au cours du mois de janvier 2024 a été abrupte. L'indice Freightos (graphique 5) indique, en moyenne, un triplement des coûts de transport par rapport à la fin de l'année dernière. Du fait de leurs positionnements géographiques, la Chine et l'Europe sont les régions les plus directement affectées par ces perturbations, et font déjà face à des hausses de coûts de transport allant d'un facteur trois (trajet Chine-Europe) à cinq (trajet Europe-Chine). Par ailleurs, les effets se répercutent progressivement à l'ensemble des voies de navigation mondiales. Les coûts de transport entre la Chine et la côte ouest des États-Unis ont, par exemple, plus que doublé en janvier, toujours selon les données de Freightos.

De même, les indices PMI pour le mois de janvier font état d'un rallongement des délais d'acheminement des marchandises dans la plupart des régions, avec une détérioration parfois importante (graphique 6). C'est notamment le cas au Royaume-Uni, où l'indice « delivery times » a chuté de 8 points en janvier (une baisse indique un rallongement des temps de transport), la dégradation la plus importante jamais enregistrée sur un mois, hors période de confinement. L'indice agrégé de la Réserve fédérale de New York (graphique 3), mesurant les tensions sur les chaînes de valeur, a légèrement baissé en décembre mais il rebondira très vraisemblablement en janvier.

Cela dit, il convient aussi de noter que tous les indicateurs ne se détériorent pas encore de manière significative : l'indice « Baltic Dry » (graphique 4), qui mesure le coût du transport de vrac sec, est resté stable en janvier. Le prix des porte-conteneurs (indice Harpex) se maintient aussi à un niveau historiquement bas, conséquence d'un excès de capacité toujours important pour ce type d'infrastructure.

Ce début d'année 2024 est marqué par de nouvelles tensions sur les échanges mondiaux, alors que ces derniers avaient déjà accusé un repli en 2023. Selon le CPB (graphique 1), en cumul sur les onze premiers mois de l'année, les exportations en volume ont reculé de 0,9% par rapport à la même période en 2022. Une baisse est visible dans la plupart des régions (-2,7% en zone euro, -1,8% au Japon, -1,4% en Amérique Latine et en Afrique/Moyen-Orient, et -4,0% en Asie hors Chine), sauf aux États-Unis et en Chine qui enregistrent une hausse respectivement de 3,4 et 2,3%.

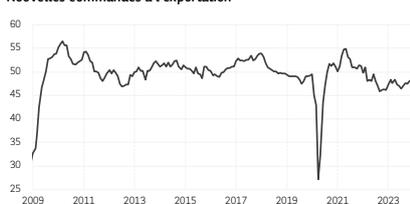
Guillaume Derrien

INDICATEURS DU COMMERCE INTERNATIONAL

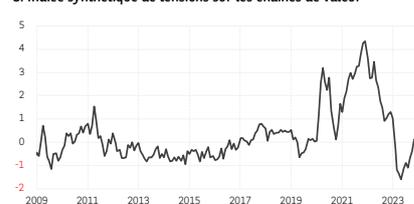
1. Indice des exportations en volume (2010=100)



2. PMI manufacturier mondial
Nouvelles commandes à l'exportation



3. Indice synthétique de tensions sur les chaînes de valeur



4. Baltic Exchange Dry Index



5. Indice du taux de fret



6. PMI manufacturier mondial
Délais de livraison (échelle inversée)

