

COMMERCE INTERNATIONAL : LE CHANGEMENT CLIMATIQUE PERTURBE LE TRANSPORT MARITIME

L'évolution du commerce international envoie des signaux plutôt rassurants sur l'état de la demande mondiale. Les nouvelles commandes en machine et équipements en provenance de la Corée du Sud, ainsi que les commandes à l'exportation de Taiwan – généralement perçues comme deux indicateurs fiables de l'activité manufacturière mondiale – ont enregistré un net rebond en octobre. Si l'indice PMI global pour les nouvelles commandes à l'exportation reste détérioré (graphique 2), il s'est néanmoins stabilisé légèrement sous le seuil d'expansion (50) et affichait une progression en novembre, par rapport au mois précédent (+0,6 point à 48,1). A défaut de réellement progresser, les exportations mondiales s'orientent vers une stabilisation les rapprochant des niveaux de 2021 (graphique 1). Selon le CPB¹, les exportations de biens en volume ont progressé de 0,8% m/m au mois de septembre, après une hausse de 1,0% m/m le mois précédent. Les exportations des États-Unis et de la Chine ont augmenté, respectivement, de 2,3% m/m et 3,1% m/m, tandis que celles de la zone euro affichaient un repli de 0,6% m/m.

Le développement notable des dernières semaines, c'est aussi le bond du fret maritime de vrac sec (indice Baltic Dry), qui a plus que doublé en novembre (+119%), pour atteindre ses plus hauts niveaux depuis le printemps 2022 (graphique 4). Cette augmentation reflète avant tout des perturbations sur l'offre, plutôt qu'un soutien accru du côté de la demande : elle est une conséquence directe du changement climatique sur les flux maritimes, avec la sécheresse historique dont est victime le canal de Panama. Ce n'est d'ailleurs pas un cas isolé. Plus proche de nous, le transport fluvial sur le Rhin a été très perturbé cette année par le faible débit d'eau. Le transit sur le canal de Panama est actuellement fortement restreint, ce qui contribue à accroître les temps de transport et à soutenir la demande pour les navires de grande taille (Capesize), plus adéquates pour les longs trajets. Cela soutient les tarifs du fret sur ce type de transport, qui sont désormais revenus sur les niveaux observés il y a deux ans, à la sortie des périodes de confinement. Cela dit, le fret maritime pour l'ensemble des marchandises reste à un niveau historiquement bas, selon l'indice Freightos (graphique 5).

L'indice des tensions sur les chaînes de valeur mondiale (GSCPI²), publié par la Réserve fédérale de New York, a atteint au mois d'octobre son plus bas niveau jamais enregistré (graphique 3). Néanmoins, cet indicateur devrait logiquement repartir à la hausse le mois suivant, étant donné le rebond de l'indice Baltic Dry qui entre directement dans le calcul de l'indice agrégé GSCPI.

Guillaume Derrien

¹ Bureau néerlandais d'analyse des politiques économiques.

² Global Supply-Chain Pressure Index.

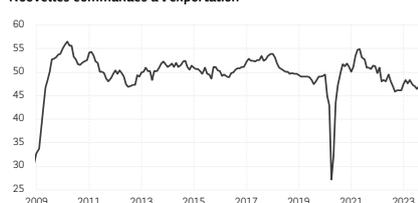
INDICATEURS DU COMMERCE INTERNATIONAL

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



Source: CPB, BNP Paribas

2. PMI manufacturier mondial
Nouvelles commandes à l'exportation



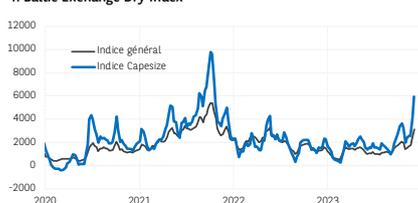
Source: S&P Global (Markit), BNP Paribas

3. Indice synthétique de tensions sur les chaînes de valeur



Source: Réserve Fédérale de New York

4. Baltic Exchange Dry Index



Source: Baltic Exchange, BNP Paribas

5. Indice du taux de fret



Source: Freightos, BNP Paribas

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



Source: S&P Global (Markit), BNP Paribas

