

## COMMERCE INTERNATIONAL : LE RALENTISSEMENT SE POURSUIT

Les indices PMI mondiaux se sont légèrement améliorés en janvier mais ils restent très bas. On ne peut donc pas en déduire un regain de vigueur de l'activité en ce début d'année 2023. L'indice composite est remonté de 48,2 en décembre 2022 à 49,8, sans pour autant repasser le seuil d'expansion (50). Le sous-indice pour les nouvelles commandes à l'exportation (*graphique 2*) se situe même en dessous de ce niveau, à 47,8. Selon le CPB<sup>1</sup>, les exportations mondiales en volume se sont repliées au cours de l'automne dernier. Cette baisse est principalement due au recul des exportations en provenance de Chine, où les restrictions sanitaires n'étaient toujours pas assouplies (*graphique 1*).

Si les chiffres du CPB s'arrêtent à novembre 2022, des données nationales plus récentes confirment la poursuite du ralentissement du commerce mondial cet hiver. Au Japon, les exportations réelles ont reculé de 3,0% m/m en janvier et de 10,0% au cours des trois derniers mois : c'est la plus forte baisse en trois mois depuis mars 2009, si l'on exclut les contractions de 2020 dues à la Covid-19. Les nouvelles commandes à l'exportation de Taiwan ont chuté de 7,1% t/t au quatrième trimestre 2022, tandis qu'en Allemagne, les commandes manufacturières en provenance de l'étranger ont baissé de 6,1% t/t. Les ventes de semiconducteurs mondiaux ont également marqué le pas nettement au cours de la seconde moitié de 2022, après une forte progression en 2021.

Face à une demande moins forte, les coûts de transport maritime ont poursuivi leur dégrèvement. Ils sont désormais retombés à des niveaux proches de ceux pratiqués avant la pandémie mondiale : l'indice Baltique (*graphique 4*), qui mesure le coût du fret sec, est au plus bas depuis trois ans, tout comme l'indice Harpex, qui réalise une mesure plus large du fret maritime (*graphique 5*). L'indice PMI pour les délais de livraison, quant à lui, indique une nouvelle baisse du temps d'acheminement des marchandises en janvier (*graphique 6*).

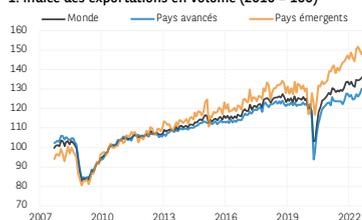
Le début de l'année 2023 apporte son lot d'incertitudes. Le tremblement de terre qui a meurtri le sud-est de la Turquie et la Syrie pourrait bouleverser les chaînes de production de nombreuses compagnies manufacturières, notamment dans l'industrie textile, assez fortement implantées dans la région. Par ailleurs, sur la côte-ouest des Etats-Unis, les négociations entre organisations syndicales et patronales du secteur portuaire n'ont toujours pas débouché sur un accord, 10 mois après le début des négociations. En 2015, l'échec des discussions, qui avaient duré neuf mois, avait engendré des embouteillages importants dans les ports. Si un tel scénario ne devrait pas se reproduire, les risques de perturbation liés aux mouvements sociaux dans le secteur du transport à travers le monde, en réponse à la hausse de l'inflation, ne se dissiperont pas pour autant.

**Guillaume Derrien**

<sup>1</sup> Bureau néerlandais pour l'analyse des politiques économiques.

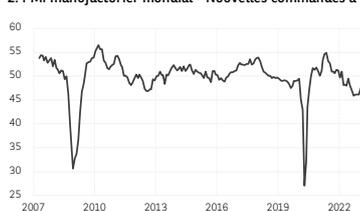
### INDICATEURS DU COMMERCE INTERNATIONAL

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



Source: CPB, BNP Paribas

2. PMI manufacturier mondial - Nouvelles commandes à l'exportation



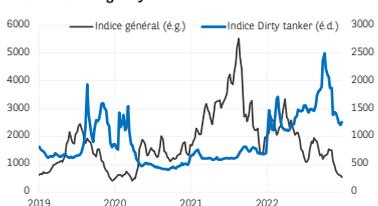
S&P Global (Markit), BNP Paribas

3. Indice synthétique de tensions sur les chaînes de valeur



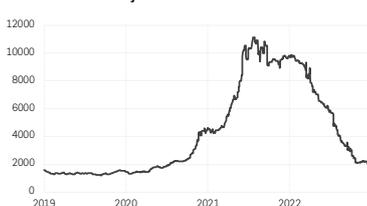
Source: Réserve Fédérale de New York

4. Baltic Exchange Dry Index



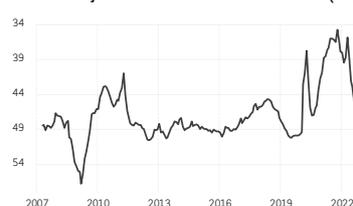
Source: Baltic Exchange, BNP Paribas

5. Indice du taux de fret



Source: Freightos, BNP Paribas

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



S&P Global (Markit), BNP Paribas



**BNP PARIBAS**

La banque  
d'un monde  
qui change