

Transport maritime mondial en 2024 : l'augmentation de la flotte devrait permettre de compenser les effets des tensions géopolitiques en Mer Rouge pour les porte-conteneurs, mais pas pour les navires pétroliers

03/03/2024

Confidentiel

Résumé

Depuis 2020, le secteur du transport maritime a dû faire face à plusieurs changements majeurs. Outre les effets des différentes crises sur l'offre et/ou la demande de fret maritime (Covid-19, guerre entre la Russie et l'Ukraine), ses acteurs doivent prendre en compte d'autres bouleversements, moins brusques mais néanmoins structurants à long terme, tels que les réglementations anti-pollution (contraignant à réduire la vitesse de navigation) ou encore l'évolution des routes commerciales mondiales. Celle-ci se traduit par un allongement des trajets moyens pour le transport des matières premières énergétiques et agricoles (en lien avec les tensions géopolitiques entre grandes puissances exportatrices et importatrices), mais un raccourcissement pour celui des conteneurs en raison de la régionalisation des échanges.

Ces nombreux changements sont à l'origine de variations erratiques de la demande et donc d'une forte volatilité des cours du fret maritime mondial depuis quelques années. Dans ce contexte, nous prévoyons que la demande mondiale de fret maritime augmentera d'environ 2,1% par an en moyenne entre 2024 et 2028, soit un rythme inférieur à celui qui prévalait dans les années 2010 (3,5%). Du côté de l'offre, les perspectives dépendront notamment de l'évolution des tensions géopolitiques en Mer Rouge à court terme. Et elles diffèrent d'un segment à l'autre. Sur celui du transport de pétrole, le marché devrait rester tendu en 2024 et 2025 - même dans le cas d'une normalisation rapide de la situation en Mer Rouge - en raison de la faible croissance attendue de la flotte. En revanche, l'augmentation forte de la flotte mondiale de porte-conteneurs devrait être suffisante pour répondre à la demande, même en prenant pour hypothèse que les tensions ne s'apaisent pas d'ici la fin de l'année en Mer Rouge et que les navires doivent réduire davantage leur vitesse pour répondre aux réglementations anti-pollution.

1. Entre 2000 et 2020, une offre abondante de transport maritime a permis de répondre à une demande en forte expansion

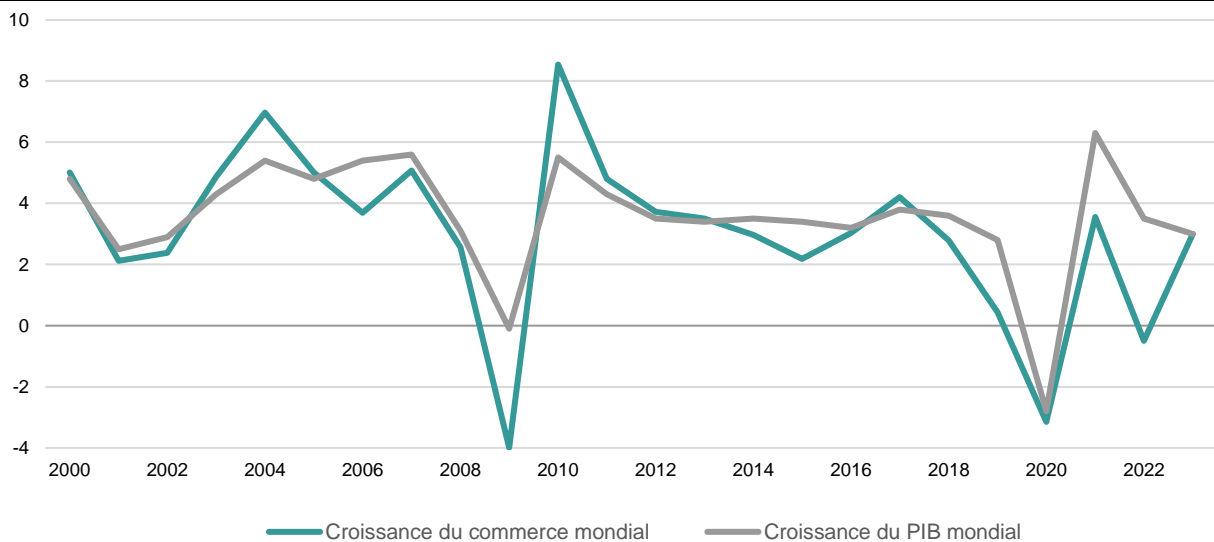
Au cours des deux dernières décennies, le transport maritime a connu une expansion rapide, portée par la croissance des échanges commerciaux et l'approfondissement de la mondialisation. **Alors que 85% du volume des marchandises échangées dans le monde transitent par voie maritime¹, il reste le mode de**

¹ Source : Clarkson PLC, [2022 Annual Report](#)

transport dominant et constitue, de ce fait, l'épine dorsale des chaînes d'approvisionnement mondiales.

L'évolution du secteur est étroitement liée avec celle des échanges commerciaux et reflète, par conséquent, les tendances de l'économie mondiale (voir graphique 1). Après avoir enregistré une croissance annuelle moyenne dynamique de 4,4% entre 2000 et 2007, le volume du commerce maritime s'est brusquement contracté pendant la crise financière mondiale de 2008 (-4%), avant de renouer avec une croissance stable mais plus modeste entre 2010 et 2018 (environ +4%). Enfin, depuis les fortes perturbations induites par la pandémie de Covid-19 – en particulier les fermetures de ports, la réduction des heures de travail, les pénuries d'équipement et de main d'œuvre ou encore la forte croissance de la demande de marchandises liée au changement des habitudes de consommation et d'achat déclenchée par la pandémie – **le commerce maritime alterne entre les phases d'expansion et de contraction, affichant un taux de croissance annuel moyen de 0,6% seulement au cours des cinq dernières années.**

Graphique 1 – Taux de croissance du PIB mondial et du commerce mondial (volume, %)



Source : CNUCED, GSA

En dépit de ces évolutions récentes, l'offre de transport maritime a enregistré une croissance dynamique. En 2023, la flotte mondiale acheminait 2 273 millions de poids mort en tonnes de marchandises,² près de trois fois le volume transporté au début du siècle (794 millions de tonnes en 2000), soit une croissance équivalente à celle du PIB mondial. La capacité de transport maritime par conteneur a connu la progression la plus significative sur une période de 23 ans, augmentant de manière exponentielle avec un facteur de 4,8. Les capacités de transport des vraquiers et des navires-citernes ont augmenté respectivement de 255% et de 130% (voir graphique 2).

Toutes les régions n'ont pas contribué de manière équivalente à l'accroissement de l'offre de transport maritime³. **Cette évolution a été largement impulsée par l'Asie et l'Europe.** En 2023, 18 des 35 plus grands armateurs étaient établis en Asie, et la région possédait une part significative de la flotte mondiale, soit 53,8%. La Chine, le Japon et à la Corée du Sud détenaient à eux seuls plus d'un tiers de la capacité de transport mondial (respectivement 15,9%, 11,8% et 4,3%)⁴. De plus, **l'Asie demeure le principal moteur de l'expansion de la flotte mondiale.** En 2023, la Chine a ainsi assuré plus de la moitié de la construction navale

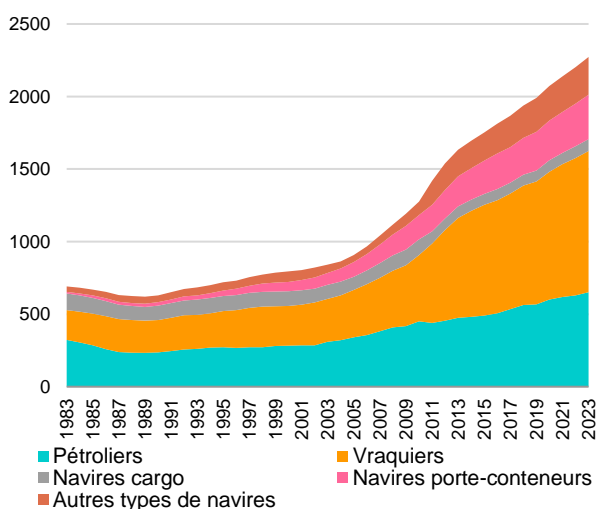
² Source : CNUCED, [centre de données sur le transport maritime](#)

³ Note : l'offre de transport maritime désigne ici la capacité des armateurs à fournir des services de transport en mer en mettant à disposition leurs navires marchands. Elle dépend du nombre de navires disponibles, de leur capacité de transport, de leur état opérationnel et de la couverture géographique des routes maritimes.

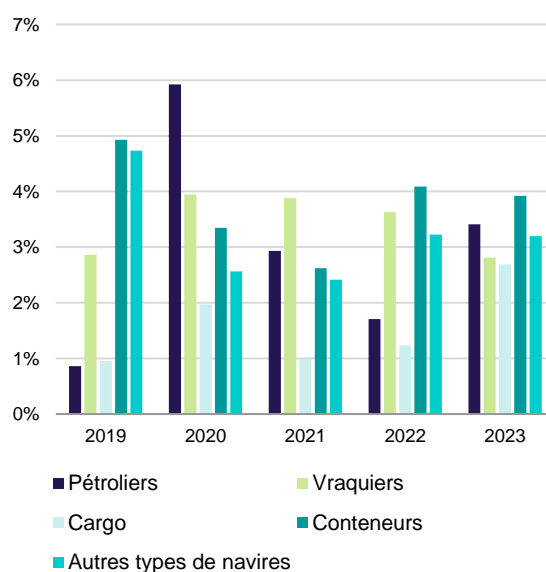
⁴ Source: CNUCED, [Review of maritime transport 2023, facts and figures on Asia](#), sept 2023

mondiale (cette dernière ayant augmenté de 10% en glissement annuel), tandis le recyclage des navires est essentiellement assuré par l'Inde, le Bangladesh et le Pakistan. Enfin, **la région se démarque par les performances de ses infrastructures portuaires**. Le dernier classement du Container Port Performance Index (CPPI) – qui est élaboré conjointement par la Banque Mondiale et S&P Global Market Intelligence et qui évalue les ports en fonction du temps moyen de stationnement des navires entre leur arrivée à quai et leur départ – a placé onze ports asiatiques parmi les vingt premiers mondiaux, dont sept chinois⁵. **L'Europe se positionne en tant que deuxième acteur majeur de l'offre de transport maritime mondial**. Alors que la région détient une part significative de 38,5% de la capacité de transport mondial, c'est en réalité **la Grèce qui joue un rôle prépondérant en possédant près de la moitié de la flotte européenne** (19%)⁶, en particulier de vraquiers et de navires-citernes (l'Asie détient, au contraire, davantage de porte-conteneurs).

Graphique 2 : Evolution de la flotte mondiale par type de navire marchands⁷ (1983-2023, millions de poids mort en tonnes)



Graphique 3 : Taux de croissance de la flotte mondiale par type de navire marchands (2019-2023, %)



Source : CNUCED, GSA

Outre la forte croissance de la demande, la capacité de transport mondial a dû s'adapter aux changements structurels du commerce international. En effet, les évolutions du système productif mondial et des relations commerciales entre les pays engendrent des évolutions profondes de la demande de transport maritime. A titre d'exemple, la montée en puissance des exportations d'hydrocarbures des Etats-Unis, combinée à l'augmentation des capacités de raffinage en Asie, a contribué à augmenter la fréquentation des navires-citernes sur la route transpacifique. Autre exemple plus récent, les évolutions de la mondialisation – en particulier le développement de nouvelles barrières commerciales et de politiques de « Friend-shoring » dans un contexte de montée des tensions géopolitiques – ont également contribué à modifier certaines routes maritimes. La « guerre commerciale » entre les Etats-Unis et la Chine a participé à réduire **les flux commerciaux sur les routes Est-Ouest**, en particulier en ce qui concerne les conteneurs. En effet, alors que le transport maritime conteneurisé sur les voies « Est-Ouest » représentait 39,1% du transport conteneurisé

⁵ Source : Banque mondiale et S&P Global Market Intelligence, [The container port performance index 2022](#)

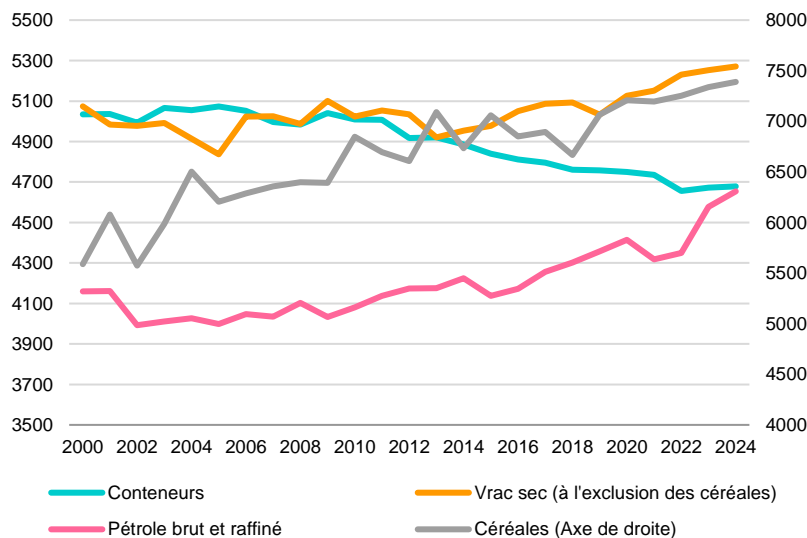
⁶ Source : Hellenic shipping news worldwide, [Greek and Chinese companies own 34% of the global fleet's cargo capacity](#), nov 2023

⁷ Note : Un porte-conteneurs désigne un navire spécialisé conçu pour transporter des conteneurs de fret standardisé de différentes tailles. Un cargo général est utilisé pour transporter différents types de marchandises et s'adapter aux besoins changeant en matière de fret. Un pétrolier est un navire spécialement conçu pour transporter en toute sécurité de grandes quantités de marchandises liquides sur longue distances. Les vraquiers secs sont des navires conçus pour transporter des marchandises en vrac non liquides et non conteneurisés (matières premières).

total en 2020, il avait reculé de deux points de pourcentage deux ans plus tard. Simultanément, **le commerce intrarégional s'est développé**, en particulier en Asie. Celui-ci représentait ainsi 27,6% du commerce conteneurisé en 2022, contre 26,9% en 2020⁸.

Ces évolutions modifient les distances parcourues en mer par les marchandises. Si la distance moyenne parcourue par les conteneurs se réduit, portée par le développement du commerce intrarégional, elle atteint des niveaux sans précédent pour les autres types de marchandises. Par exemple, la distance parcourue par une tonne de céréales est passée de 6 847 milles nautiques en 2010 à 7 389 milles nautiques actuellement, dont une augmentation de 2% entre 2022 et 2023 liée à la guerre en Ukraine et son impact sur le commerce de céréales. De même, la distance parcourue par une tonne de produits pétroliers a augmenté de 14%, passant de 4 080 milles nautiques en 2010 à 4 653 aujourd'hui⁹. Les distances parcourues par les navires-citernes ont récemment significativement augmenté (+5,2% en 2023), la Russie s'étant tournée vers de nouveaux marchés d'exportations asiatiques, tandis que l'Europe s'approvisionne auprès de fournisseurs plus lointains.

Graphique 4 : Distance moyenne parcourue par type de marchandises (milles nautiques, 2000-2023)



Source: CNUCED, GSA

2. Depuis 2020, des chocs d'offre et de demande fréquents rendent les tarifs de fret plus volatiles

Depuis 2020, le secteur du fret maritime a été perturbé par la crise sanitaire et ses conséquences économiques, puis par celles de la guerre entre la Russie et l'Ukraine. Ces chocs fréquents ont engendré une volatilité plus élevée des volumes de flux et donc des tarifs maritimes (voir graphique 5).

En effet, la mise à l'arrêt de la production mondiale dans le cadre des mesures de confinement en première partie d'année 2020 a fait reculer les échanges internationaux, et la reprise économique rapide post-Covid a pris de court le secteur du transport maritime, qui était encore désorganisé par les mesures de restriction de mobilité et d'accès aux frontières. La flotte mondiale n'a pas été en mesure de répondre à la hausse de 11% de la demande de transport par conteneurs en 2021, entraînant une brusque augmentation du carnet de commandes des conteneurs. Face à ce déséquilibre, les prix du fret ont beaucoup

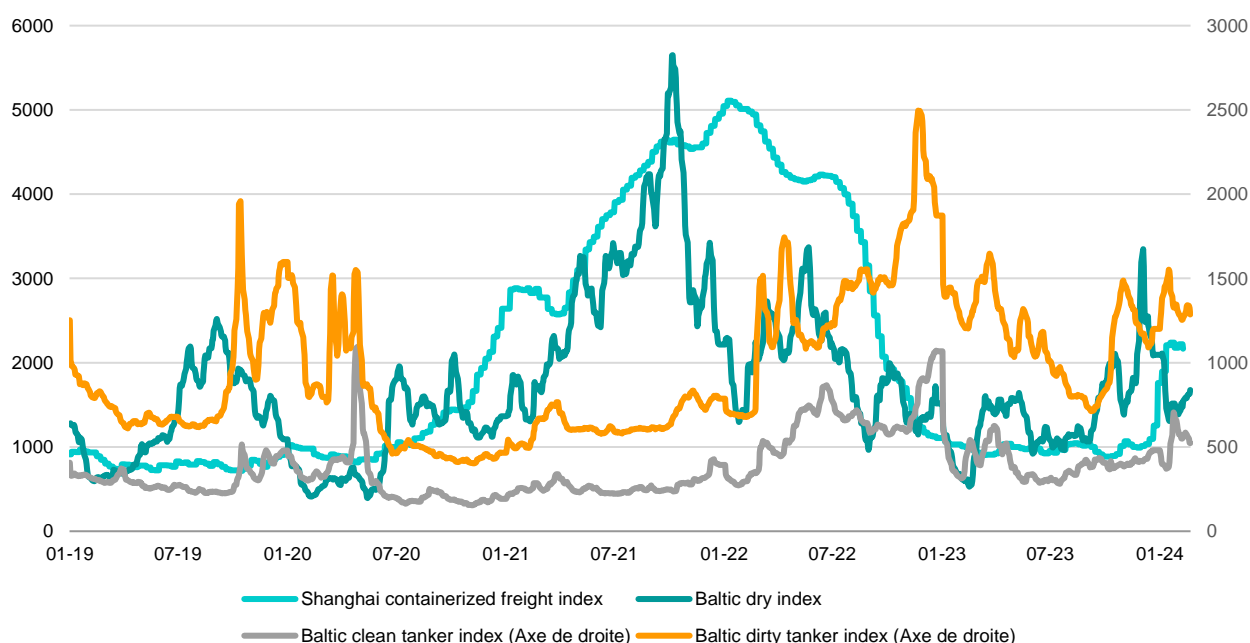
⁸ Source: CNUCED, [Review of maritime transport 2023](#), sept 2023

⁹ Source : CNUCED, [centre de données sur le transport maritime](#)

monté : le Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) a atteint un niveau cinq fois supérieur à celui de début 2020 en janvier 2022. De même, le 8 octobre 2021, le Baltic Dry Index était 11 fois supérieur à son niveau de janvier 2020.

Les défis rencontrés par le fret maritime en 2022, notamment le durcissement des conditions sanitaires en Chine et le déclenchement de la guerre en Ukraine, ont contribué à faire de nouveau baisser les indices à des niveaux plus bas. Mais cette **conjonction d'événements géopolitiques et sanitaires en 2022 a aussi provoqué une congestion chronique dans les ports, réduisant près de 16% de la capacité mondiale de navigation des porte-conteneurs.** Bien que l'arrivée sur le marché de nouveaux navires commandés en 2021 ait assuré la normalisation du marché au cours de l'année 2023, les tarifs sont demeurés volatils tout au long de l'année.

Graphique 5 : Tarifs de fret maritime¹⁰



Source: Datastream, GSA

Et depuis la fin de l'année 2023, le secteur doit faire face aux effets de tensions géopolitiques et conditions climatiques défavorables. D'une part, **un épisode sévère de sécheresse a contraint le canal de Panama à réduire le nombre de navires autorisés à le traverser chaque jour en 2023.** Selon les données de l'Autorité du Canal de Panama (ACP), 12 638 navires ont franchi ce point stratégique du commerce mondial au cours de l'année dernière, comparé à 13 003 navires en 2022 (soit environ 10% de volume de marchandises en moins), marquée par des conditions météorologiques normales. En raison d'un niveau d'eau inférieur de plus de 1,5 mètre à la normale¹¹, l'ACP a imposé des **restrictions d'eau et a réduit les niveaux de chargement.** Bien que ces restrictions aient été récemment assouplies en raison de niveaux de précipitations moins défavorables que prévu en novembre et décembre 2023, la capacité de navigation demeure limitée. Normalement autorisées à 36 traversées par jour, seulement 24 traversées par jour sont actuellement permises, après un minimum de 22 en décembre dernier¹². **L'ACP a annoncé le maintien des restrictions**

¹⁰ Note : Le Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) mesure les variations des prix du fret maritime conteneurisé au départ du port de Shanghai, tandis que le Baltic Dry Index (BDI) mesure le coût du transport maritime de marchandises sèches en vrac. Le Baltic Clean Tanker Index (BCTI) et le Baltic Dirty Tanker Index (BDTI) se concentrent sur les tarifs de fret pour le transport de produits pétroliers et de pétrole brut respectivement.

¹¹ Source: Bloomberg, [Saving the Panama Canal will take years and cost billions, if it's even possible](#), Janv 2024

¹² Source : ACP, [Panama Canal to increase daily transits to 24 starting in January](#), Dec 2023

de navigation jusqu'en avril 2024 au moins¹³, avec une réévaluation en mai en fonction des précipitations, le trafic maritime était inférieur de 14,2% par rapport aux niveaux habituels en janvier 2024.

D'autre part, depuis le 19 novembre 2023, le commerce en mer Rouge est perturbé par des attaques menées par des Houthis contre les navires marchands traversant le détroit de Bab el-Mandeb, goulot d'étranglement naturel situé au sud de la mer Rouge. Alors que cette zone maritime majeure est habituellement traversée par 20 000 navires marchands chaque année (soit 12% du commerce international et 30% du trafic mondial de conteneurs)¹⁴, le volume transporté via la mer Rouge a diminué drastiquement. En effet, les principaux armateurs mondiaux tels que Maersk, MSC, CMA-CGM, Cosco, Hapag-Lloyd, ont annoncé la suspension de leurs opérations en mer Rouge, préférant détourner leur itinéraire du canal de Suez pour emprunter la route de l'Afrique australe via le cap de Bonne Espérance (voir graphique 6b). Bien que cet ajustement d'itinéraire prolonge la durée de voyage des navires marchands d'environ deux semaines, les estimations de Clarkson Research indiquent que 300 porte-conteneurs, soit 4 millions de TEU, ont déjà été détournés depuis le début de cette crise.

Par conséquent, le 13 février 2024, le trafic sur le canal de Suez était inférieur de 57,7% par rapport à son niveau habituel (voir graphique 6a), tandis que le nombre d'escales quotidiennes au cap de Bonne Espérance avait augmenté de 76,1% par rapport à la même date l'année précédente¹⁵. Ces perturbations entraînent également des répercussions significatives sur de nombreux ports à travers le monde (voir les graphiques en annexe), en particulier en Europe et au Moyen-Orient en raison de leur emplacement géographique. Le port européen de Rotterdam a enregistré une baisse de près de 10% des arrivées entre le 1er janvier et le 11 février 2024 par rapport à la même période l'année précédente. Celui de Djeddah, sur la mer Rouge, a également subi une diminution des arrivées de 20% depuis le début de l'année, tandis que celui d'Alexandrie a vu ses arrivées chuter de 26% sur la même période. En raison de leur ampleur et de la diversification plus étendue de leurs destinations pour les marchandises entrantes et sortantes, les grands ports asiatiques ont mieux résisté, enregistrant des baisses de 4% pour le port de Singapour et de 6% pour celui de Busan en Corée du Sud.

Ces récents événements expliquent la remontée des tarifs du transport maritime en ce début d'année 2024. Les coûts associés aux liaisons entre la Chine et l'Europe ont subi une augmentation particulièrement significative : l'indice SCFI a enregistré une hausse notable de 1 153 points depuis le 1er novembre 2023, atteignant ainsi 2 166 le 9 février 2024. Au cours du mois de janvier 2024, les tarifs affichés pour un conteneur standard ont dépassé la barre des 5 000 dollars, connaissant ensuite une diminution de 15% en février. Ces variations restent toutefois nettement inférieures aux sommets atteints en 2022, où les taux de fret avaient culminé à 15 000 dollars pour un conteneur¹⁶.

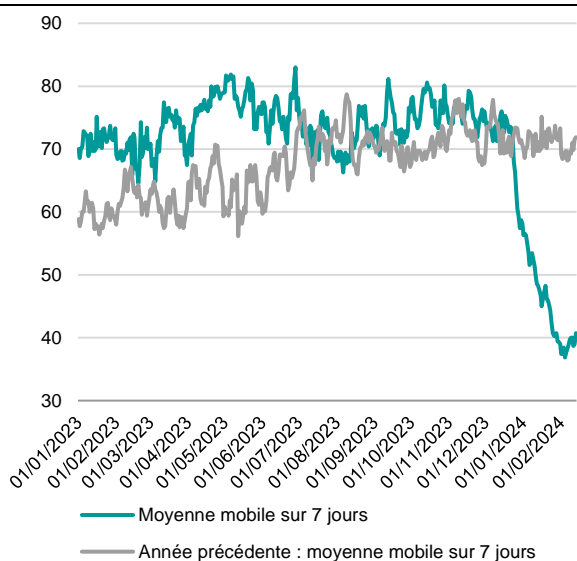
¹³ Source: Reuters, [Exclusive: Panama Canal does not plan transit restrictions at least until April](#), fev 2024

¹⁴ Bloomberg, [Houthi Attacks Start Shutting Down Red Sea Merchant Shipping](#), Dec 2023

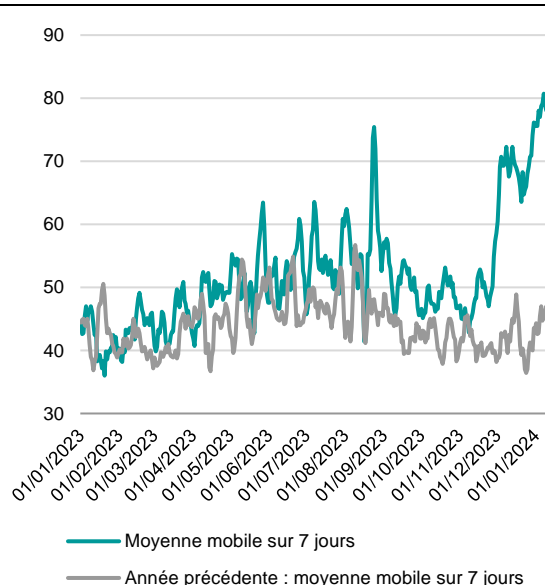
¹⁵ Source: IMF et Université d'Oxford, [Portwatch](#)

¹⁶ Source : Kiel institute, [Cargo volume in the Red Sea collapses](#), janv 2024

Graphique 6a : Nombre d'escales quotidiennes dans le canal de Suez



Graphique 6b : Nombre d'escales quotidiennes au Cap de Bonne Espérance



Source : IMF, GSA

3. Quelles perspectives à court terme pour le transport maritime mondial ?

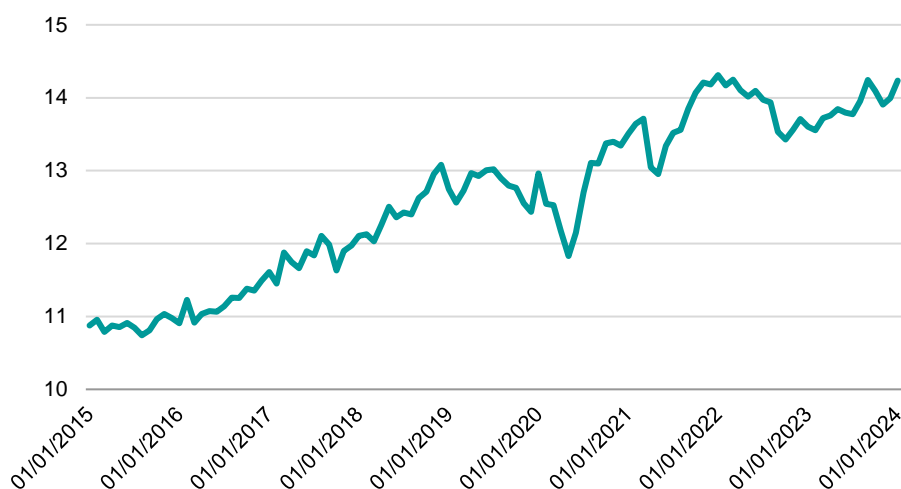
3.1. L'excès d'offre pourrait compenser les effets des turbulences en mer Rouge pour le transport de conteneurs, mais pas pour celui de pétrole brut et raffiné

Malgré ces variations de prix, l'impact des événements en mer Rouge sur le volume global de fret transporté semble avoir été limité à ce stade, la quantité de marchandises expédiées par conteneurs dans le monde ayant même augmenté en janvier (voir graphique 7).

Cette résilience constatée dans le secteur du commerce conteneurisé peut être expliquée par la situation excédentaire du marché, laquelle pourrait contenir en partie l'envolée des prix du fret maritime, comme en témoigne la légère diminution des taux enregistrée en février 2024. En effet, l'ajout de plus de 300 nouveaux porte-conteneurs en 2023, d'une capacité totale de 1,8 million d'EVP, a entraîné une augmentation significative de 7% de la capacité de la flotte mondiale de conteneurs. Cette expansion, combinée à une réduction de la congestion portuaire (ayant assuré une hausse de 8% de l'offre de transport) et à une diminution moins marquée que prévue de la vitesse de navigation des navires dans le cadre de normes anti-pollution plus ambitieuses¹⁷ (engendrant une baisse des capacités de transport de 3%, contre les 5% initialement anticipés), a généré un **excédent d'offre de transport maritime par conteneur par rapport à la demande en 2023** (voir graphique 8).

¹⁷ Note : En accord avec les ambitions de réduction des émissions de CO2 du secteur du transport maritime, la vitesse moyenne de navigation des porte-conteneurs est passée de 14,3 nœuds en 2022 à 13,9 nœuds en 2023. Source : CNUCED, [Review of maritime transport 2023](#), sept 2023

Graphique 7 : Commerce mondial par conteneurs (janvier 2015 – janvier 2024, millions d'EVP)

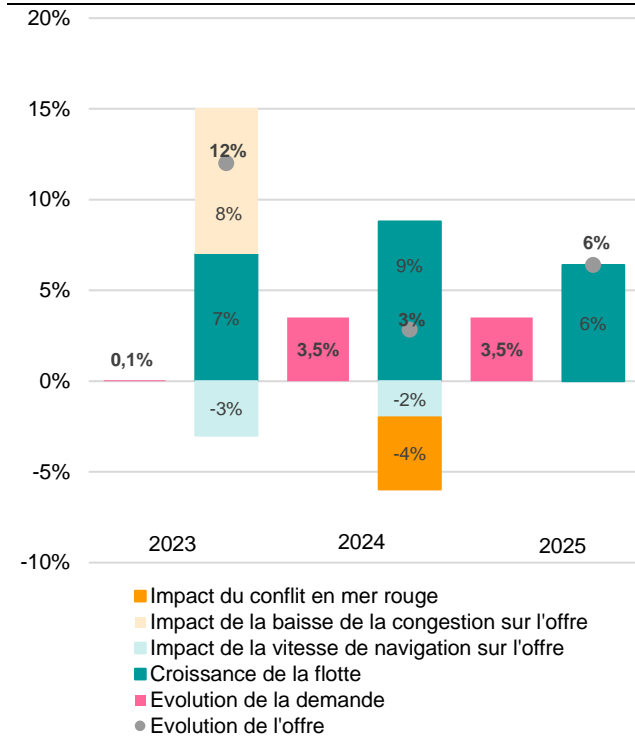


Source: Kiel Institute, GSA

Cependant, **la résilience du secteur au cours des deux prochaines années dépendra de la durée des perturbations en mer Rouge**. Nous avons évalué l'impact d'un blocage persistant sur cette voie maritime, avec une durée d'un an dans notre premier scénario, comparé à six mois dans le second¹⁸. En considérant les hypothèses présentées dans le tableau en annexe, **nous estimons qu'une perturbation prolongée tout au long de l'année 2024 pourrait réduire l'offre de transport maritime par conteneur de près de 4%**, en raison de l'extension des temps de trajet et d'une mobilisation prolongée des navires marchands pour le transport de marchandises. Ainsi, malgré une augmentation de 8,8% de la capacité de la flotte mondiale et une diminution de 2% des capacités de transport liée au ralentissement réglementaire de la navigation, l'augmentation de l'offre de transport par conteneur (2,8%) compenserait à peine celle de la demande robuste projetée 3,5% projetée pour 2024 (voir partie suivante). De plus, ce déséquilibre pourrait être exacerbé en cas d'augmentation de la congestion portuaire. Néanmoins, selon nos estimations, **si les perturbations ne durent que six mois, elles réduiraient l'offre de transport d'environ 2% au cours de l'année, permettant ainsi à la croissance de l'offre maritime projetée à 4,8% de dépasser celle de la demande de transport maritime**.

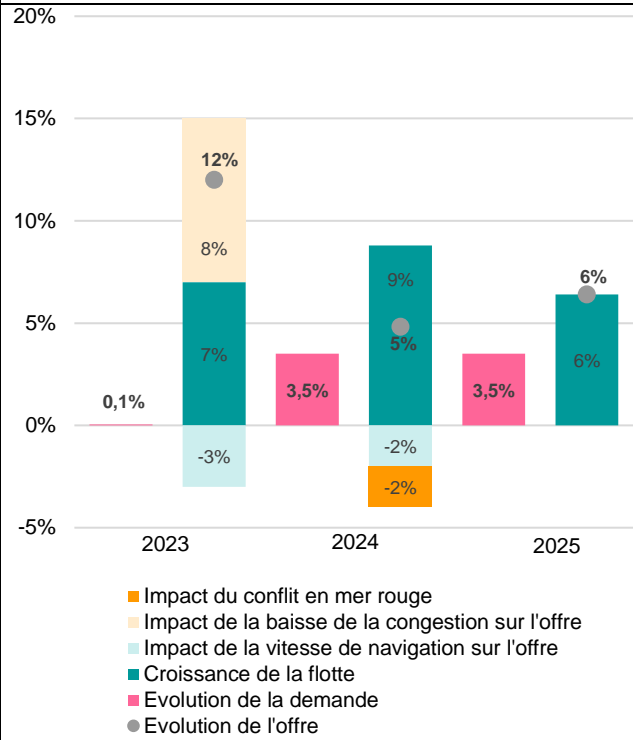
¹⁸ Note : Nos projections s'appuient sur les données d'offre et de demande publiées par BIMCO. Source: BIMCO, [Container shipping market overview and outlook Q4 2023](#), nov 2023

Graphique 8a : Scénario 1 (Les perturbations en mer Rouge durent un an) - Estimations et prévisions de l'évolution de l'offre et de la demande de fret maritime conteneurisé (%)



Source : BIMCO, GSA

Graphique 8b : Scénario 2 (Les perturbations en mer Rouge durent 6 mois) - Estimations et prévisions de l'évolution de l'offre et de la demande de fret maritime conteneurisé (%)



La dynamique du marché diffère toutefois pour le transport de pétrole brut et de raffiné, qui risque de connaître des tensions sur l'offre. Avant 2022, l'activité de construction de nouveaux pétroliers a été limitée en raison de la capacité restreinte des chantiers asiatiques, préférant la construction de porte-conteneurs et de méthaniers, alors plus rentables¹⁹. **Par conséquent, la flotte de navires citernes vieillissante n'a pas augmenté suffisamment rapidement pour répondre à la croissance de la demande dans un contexte de restructuration des flux pétroliers mondiaux.** Le déséquilibre entre l'offre et la demande de transport maritime a toutefois déjà entraîné une augmentation de 1,8% de la flotte de pétroliers bruts en 2023 et de 2% de celle des produits raffinés, et la capacité de transport du pétrole devrait continuer à croître dans les années à venir²⁰. La forte demande, en particulier pour les pétroliers de produits raffinés (10% en 2023), a effectivement rempli les carnets de commandes des navires-citernes : le ratio de carnets de commande/flotte pour le brut atteignait 4,3% fin 2023, tandis que celui pour les produits raffinés s'établissait à 10,6% à la même date.

Cependant, avant la livraison des nouveaux navires, le fret de navires-citernes pourrait connaître des tensions. En effet, les expéditions totales de pétrole via la mer Rouge, qui ont représenté 12% du volume total de pétrole négocié par voie maritime au premier semestre 2023²¹, étaient inférieures de 48,5% par rapport à leur niveau habituel le 13 février 2024. Nos estimations suggèrent que, si les perturbations persistent tout au long de l'année 2024, **elles entraîneraient une réduction de l'offre de transport de pétrole brut d'environ 1,6%**. Alors que la flotte navale devrait connaître une croissance de seulement 0,7% au cours de l'année, l'offre ne serait donc pas en mesure de répondre à une demande en augmentation de 2,5%, même en cas d'augmentation de la vitesse des navires, comme cela a été observé en 2023 (les tankers de pétrole

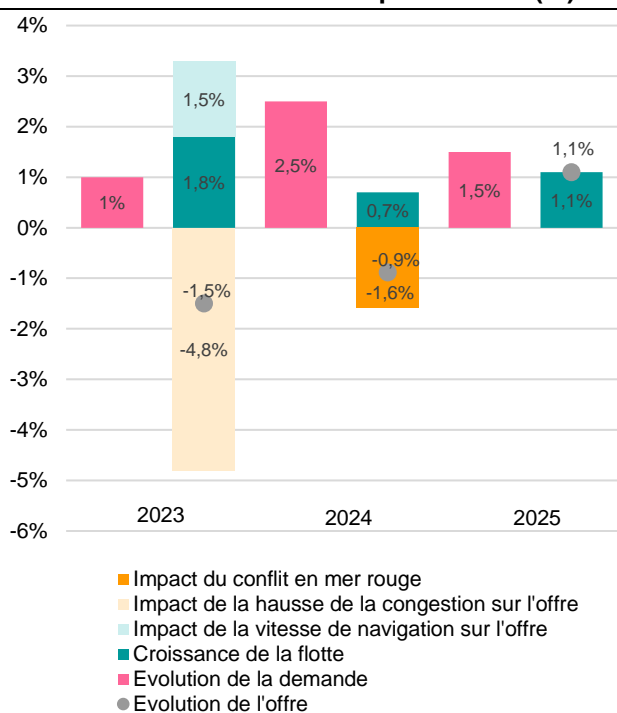
¹⁹ Source: DNV, [Strong outlook for the tanker market in 2024 and beyond](#), fev 2024

²⁰ Source: BIMCO, [Tanker market report](#), fev 2024

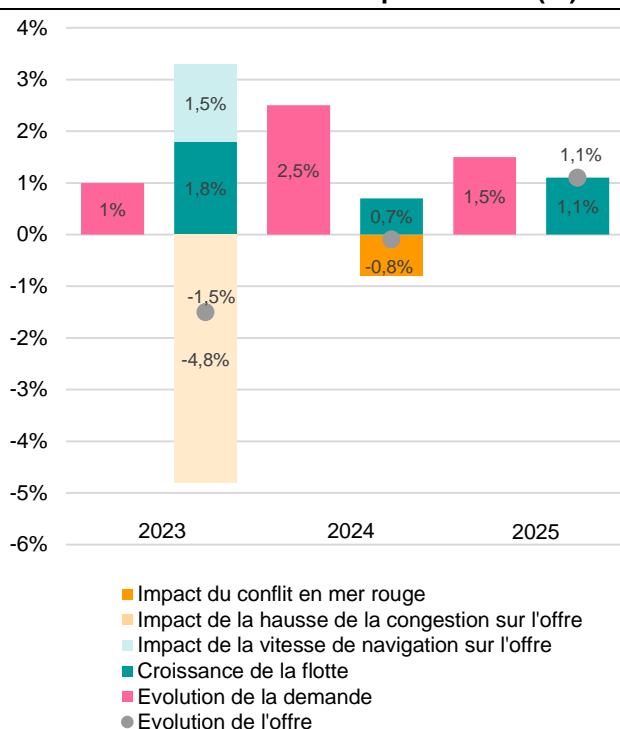
²¹ Source: AIE, [Red Sea chokepoints are critical for international oil and natural gas flows](#), dec 2023

brut ont navigué environ 2% plus rapidement en 2023 par rapport à 2022, permettant une augmentation de l'offre de transport de 1,5%) (voir graphiques 9)²².

Graphique 9a : Scénario 1 (Les perturbations en mer Rouge durent un an) - Estimations et prévisions de l'évolution de l'offre et de la demande de fret maritime de pétrole brut (%)



Graphique 9b : Scénario 2 (Les perturbations en mer Rouge durent 6 mois) - Estimations et prévisions de l'évolution de l'offre et de la demande de fret maritime de pétrole brut (%)



Source : BIMCO, GSA

3.2. La demande mondiale de transport maritime devrait se stabiliser à partir de 2024, en cohérence avec l'évolution de la demande mondiale agrégée

Dans ce contexte de contraintes fortes sur l'offre mondiale, la question de l'évolution de la demande se pose. Selon la CNUCED, la demande mondiale de transport de marchandises par voie maritime, mesurée par le volume total des marchandises débarquées, aurait augmenté de 3% en 2023, après une baisse de 0,5% en 2022. **A partir de 2024, la croissance de la demande de transport maritime devrait se stabiliser, en cohérence avec la normalisation projetée par le FMI pour l'évolution du PIB mondial, la part de l'investissement dans le PIB, ainsi que le total des échanges commerciaux. Historiquement, la croissance du volume total des marchandises débarquées dépend de celle de ces trois variables (voir graphique 10).**

Nous anticipons une poursuite de la croissance de la demande mondiale de transport maritime, avec un **taux de variation annuel moyen de 2,1% entre 2024 et 2028. Cela représente un ralentissement par rapport à la moyenne de 3,5% observée au cours de la décennie précédant la pandémie.** Notre projection est basée sur l'élasticité de la demande de transport maritime par rapport aux trois variables précédemment citées²³

²² Source: BIMCO, *Tanker market report*, fev 2024

²³ Note : Voir l'encadré méthodologique pour plus de détails sur la régression

Selon le FMI, elles devraient croître à un rythme inférieur à leur moyenne de pré-pandémie (3,1% pour le PIB, 3,4% pour les exportations, et 0,2% pour la part de l'investissement dans le PIB) entre 2024 et 2028. Ainsi, la croissance de la demande mondiale de transport maritime se stabiliserait à un niveau modéré.

Encadré méthodologique : Modèle de régression pour la projection de la demande de transport maritime

La variable expliquée du modèle correspond au total des marchandises débarquées (Mar_t), et les variables explicatives englobent le PIB réel mondial (PIB_t), la part de l'investissement dans le PIB mondial (Inv_t), et le total des exportations dans le mondiales en volume (X_t). Toutes ces variables sont exprimées en termes de croissance annuelle. Ainsi, les paramètres estimés (voir tableau 1) représentent l'élasticité de la variable dépendante par rapport aux variables indépendantes.

$$Mar_t = \alpha + \beta_1 PIB_t + \beta_2 Inv_t + \beta_3 X_t + \varepsilon_t$$

Tableau 1 : Détails de la régression

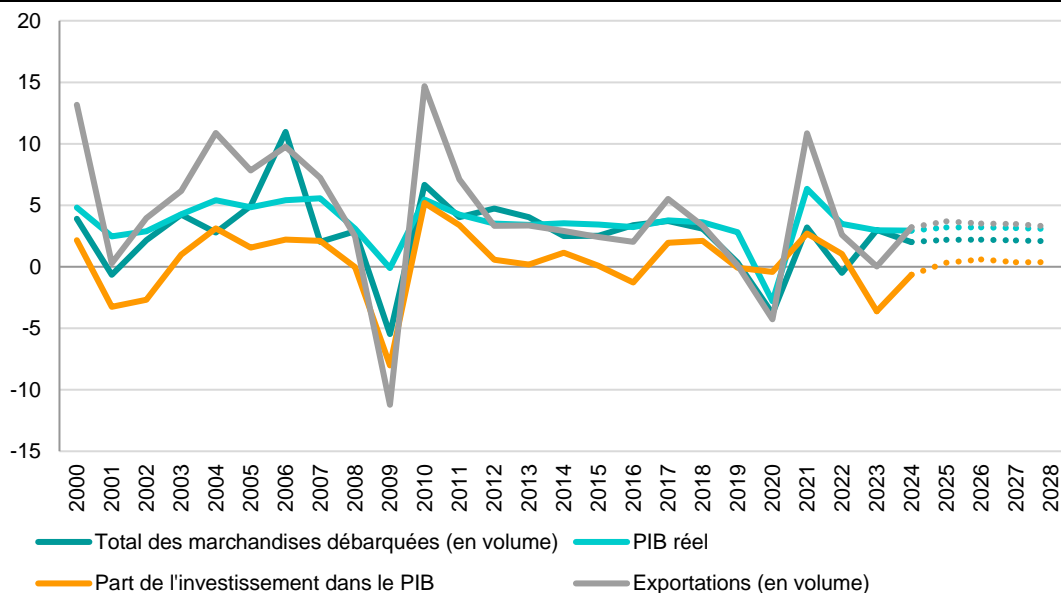
	Coefficients	t-stat	p-value
Constante	0.01	-0.84	0.39
PIB mondial	0.43	2.18	0.02
Part de l'Investissement dans le PIB	0.38	2.55	0.01
Exportations mondiales	0.18	1.54	0.11
R2	0.74		
Taille de l'échantillon	43		

Source : GSA

Note : La plage d'estimation s'étend de 1981 à 2023.

Nos projections du total des marchandises débarquées à partir de 2024 (voir tableau 2) sont basées sur l'application des coefficients estimés aux variables explicatives projetées par le FMI.

Graphique 10 : Evolution de la demande de transport maritime et de ses variables explicatives (Monde, croissance annuelle en %)



Sources : CNUCED, FMI, GSA

Note : Projections du FMI à partir de 2024 pour le PIB, la part de l'investissement dans le PIB, et les exportations. Projections de GSA pour le total des marchandises débarquées.

Tableau 2 : Projections de la demande de transport maritime et ses variables explicatives (Monde, croissance annuelle en %)

	2024	2025	2026	2027	2028
Total des marchandises débarquées (en volume)	2.0	2.2	2.2	2.1	2.1
PIB réel	2.9	3.2	3.2	3.1	3.1
Part de l'investissement dans le PIB	-0.7	0.3	0.6	0.4	0.4
Exportations (en volume)	3.2	3.7	3.5	3.5	3.3

Sources : CNUCED, FMI, GSA

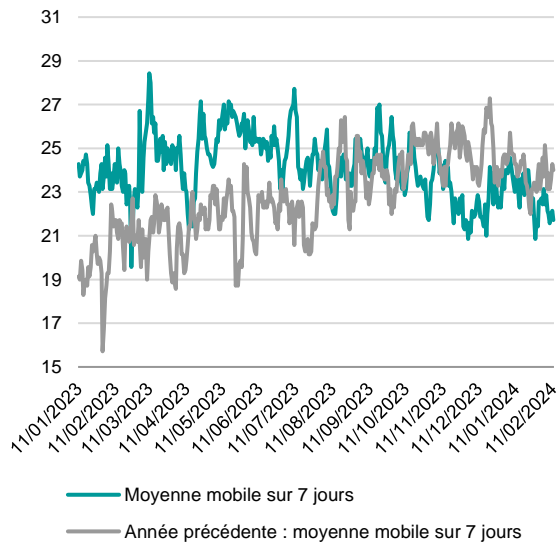
Note : Projections du FMI pour le PIB, la part de l'investissement dans le PIB, et les exportations. Projections de GSA pour le total des marchandises débarquées.

Annexes

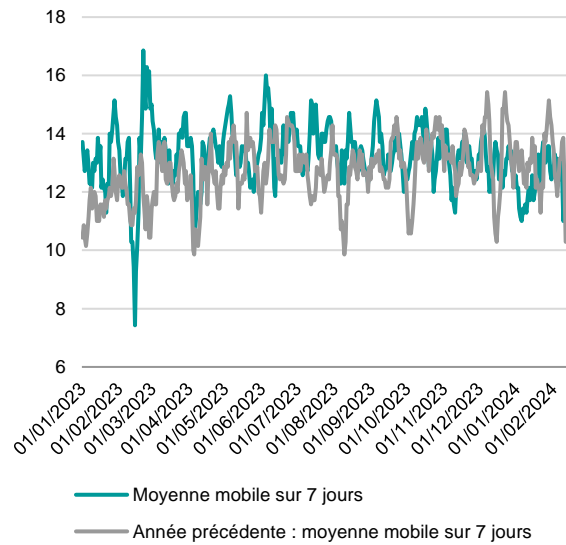


Source : IMF, GSA

Nombre d'escales quotidiennes dans le port de Jebel Ali (janvier 2023 – février 2024)



Nombre d'escales quotidiennes dans le port de Tanger Med (janvier 2023 – février 2024)



Source : IMF, GSA

Tableau 3 – Hypothèses pour l'estimation de l'impact des perturbations en mer Rouge sur l'offre de transport maritime mondiale

	Porte-conteneurs	Tankers de pétrole brut
Durée supplémentaire du trajet	Le temps de trajet moyen d'un porte-conteneur entre le port de Singapour et celui de Rotterdam, en passant par la mer Rouge, est de 27,8 jours (9343 milles nautiques) pour une vitesse de 14 nœuds ²⁴ . Un détour via le Cap de Bonne-Espérance, avec une vitesse de 16 nœuds , ajoute une période de trajet supplémentaire de 9,2 jours. La durée de trajet supplémentaire est de 33% .	Le temps de trajet moyen d'un tanker entre le port de Singapour et celui de Rotterdam, en passant par la mer Rouge, est de 27,8 jours (9343 milles nautiques) pour une vitesse de 14 nœuds. Un détour via le Cap de Bonne-Espérance, avec une vitesse de 16 nœuds , ajoute une période de trajet supplémentaire de 9,2 jours. La durée de trajet supplémentaire est de 33% .
Part des marchandises affectée par le déroutement des navires	Chaque année, 30% des conteneurs dans le monde passent par le canal de Suez ²⁵ . À la mi-février, selon les données de PortWatch, la fréquentation des porte-conteneurs avait chuté de 41% par rapport à la normale. Ainsi, 12% des marchandises expédiées à l'échelle mondiale sont directement impactées par le déroutement des navires.	Chaque jour, 5 millions de barils de pétrole, représentant 10% du trafic maritime mondial de pétrole brut ²⁶ , traversent le canal de Suez. En mi-février 2024, selon les données de PortWatch, la fréquentation des tankers était en baisse de 48,5% par rapport à la normale. Par conséquent, 4,85% du pétrole brut expédié à l'échelle mondiale est directement touché par le déroutement des navires.

²⁴ Source: [Ports.com](https://ports.com)

²⁵ Bloomberg, [Houthi Attacks Start Shutting Down Red Sea Merchant Shipping](https://www.bloomberg.com/news/articles/2023-12-15/houthi-attacks-start-shutting-down-red-sea-merchant-shipping), Dec 2023

²⁶ Source : Statista, [Les détroits maritimes stratégiques pour le commerce mondial](https://www.statista.com/fr/statistiques/1181114), Dec 2023