

## COMUNICAT DE PRESĂ

### Vor reuși oare rutele maritime arctice să remodeleze harta comerțului mondial?

**București, 28 aprilie 2026** – Pe măsură ce conflictul din Orientul Mijlociu și blocada Strâmtorii Hormuz perturbă comerțul mondial, evidențiind vulnerabilitatea principalelor coridoare maritime, rutele arctice atrag un interes tot mai mare. Într-un nou studiu, Coface arată că, în următorii cinci ani<sup>1</sup>, potențialul lor comercial va rămâne limitat, în ciuda schimbărilor condițiilor de navigație cauzate de schimbările climatice. Deși nu constituie o alternativă credibilă pentru transportul de containere, aceste rute pot oferi totuși beneficii semnificative pentru anumite fluxuri de mărfuri (inclusiv țiței și gaze naturale), în special pentru exporturile din SUA și Europa de Nord către Asia.

#### Cifre cheie:

- **80%**: ponderea transportului maritim în comerțul mondial cu mărfuri
- **3,5 %**: ponderea comerțului dintre Asia de Est și Europa sau America de Nord care ar putea utiliza rutele arctice în următorii cinci ani

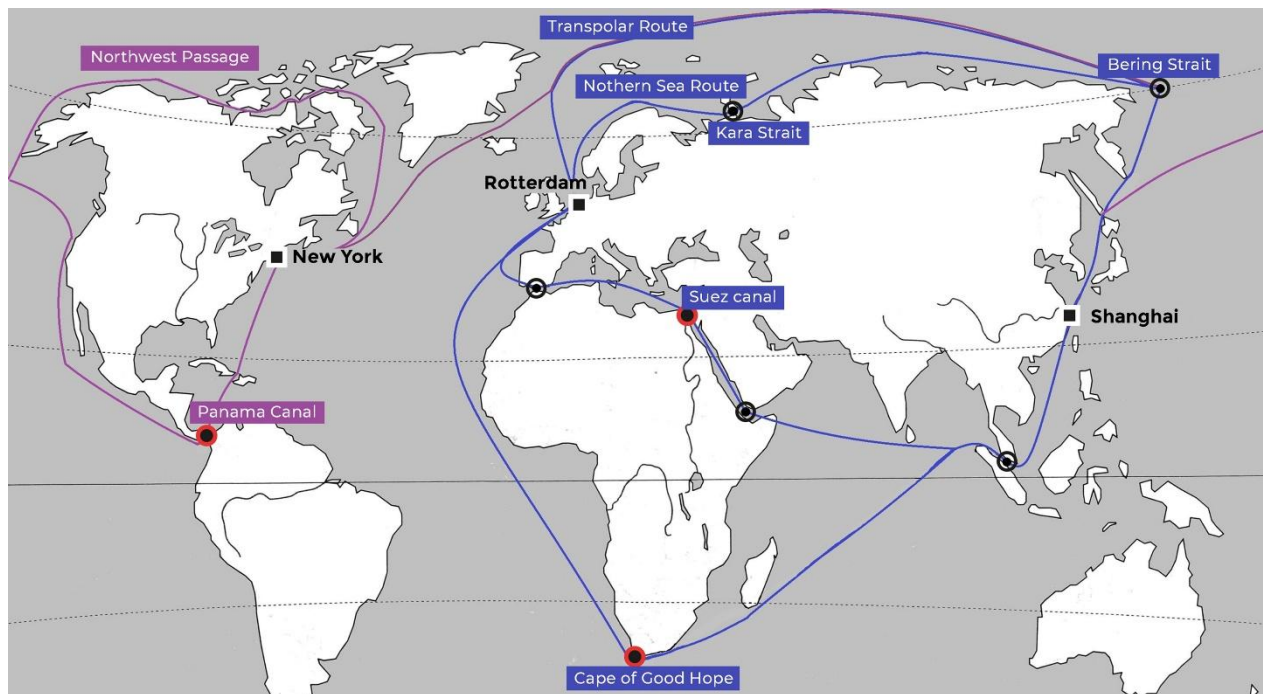
#### Rute mai scurte într-un sistem maritim global suprasolicitat

Transportul maritim reprezintă peste **80% din comerțul mondial**, fiind concentrat între trei regiuni majore – Asia de Est, Europa și America de Nord – și structurat în jurul unui număr limitat de coridoare strategice. Această concentrare determină vulnerabilizarea comerțului mondial la șocurile geopolitice.

Perturbările observate în ultimele luni în Marea Roșie, combinate cu tensiunile din jurul Strâmtorii Hormuz și schimbările în politica comercială internațională – în special politica SUA – evidențiază această vulnerabilitate. În acest context, rutele arctice par a fi o alternativă teoretică, reducând semnificativ distanțele – cu până la **40%** între Asia de Est și Europa de Nord și cu aproximativ **20%** către Coasta de Est a Americii de Nord. Navigabilitatea lor sporită datorită schimbărilor climatice ridică semne de întrebare cu privire la viabilitatea lor economică.

---

<sup>1</sup> Pentru a oferi o perspectivă pe termen scurt, ne bazăm analiza pe condițiile de navigație prevăzute în Arctica până în 2030, în conformitate cu principalele scenarii climatice.



### Un potențial real, dar concentrat în principal pe transportul de mărfuri în vrac

Pentru a evalua viabilitatea economică a acestor rute, Coface a comparat costurile unitare de transport pe rutele arctice și pe coridoarele tradiționale pentru două rute majore – Asia–Europa de Nord și Asia–America de Nord – și pentru trei categorii principale de nave: petoliere, nave de marfă în vrac și nave container.

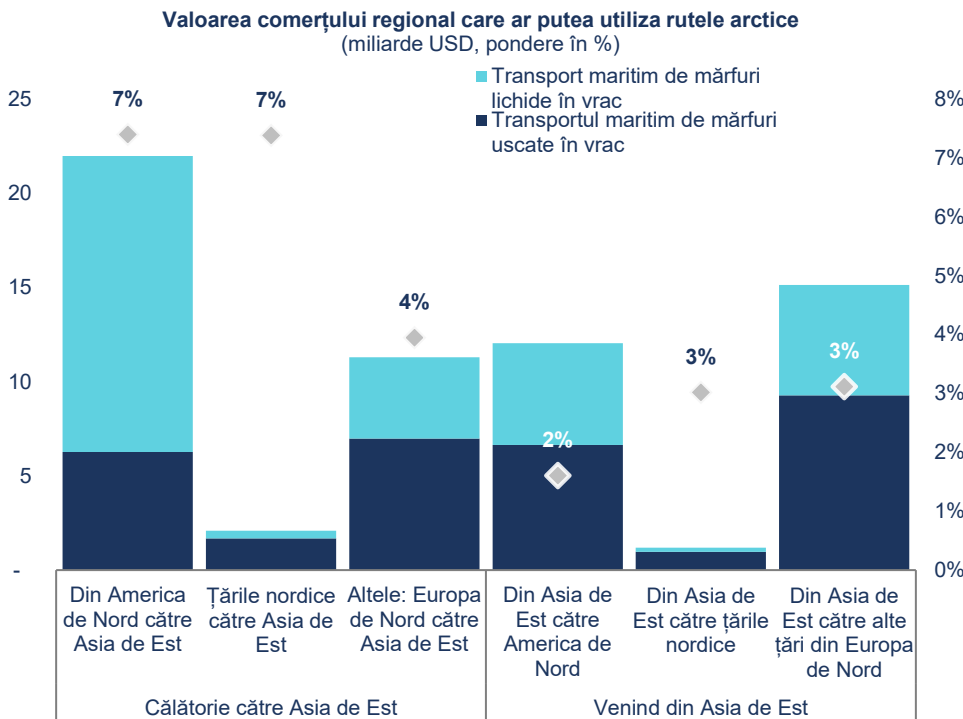
Rezultatele arată că, pe un **orizont de cinci ani, rutele arctice vor rămâne dedicate în principal transportului de materii prime**. Reducerile de costuri sunt deosebit de semnificative pentru mărfurile lichide în vrac (țigăi, motorină, metanol sau GNL), cu reduceri de până la 45%–50% în unele cazuri. Mărfurile uscate în vrac (cereale, minereuri, materiale de construcții) pot deveni, de asemenea, competitive, dar în principal atunci când navele pot opera fără escorta unui spărgător de gheață.

În schimb, transportul containerizat rămâne necompetitiv, în ciuda distanțelor mai scurte. Constrângerile operaționale, dimensiunea limitată a navelor și costurile specifice navigației arctice îl împiedică, în această etapă, să concureze cu economiile de scară ale rutelor tradiționale.

### Un impact global limitat asupra comerțului, în ciuda unor câștigători sectoriali

În total, **doar 3,5% din comerț** dintre Asia de Est, Europa de Nord și America de Nord este susceptibil să utilizeze efectiv rutele arctice. Impactul lor global asupra hărții comerțului mondial ar rămâne, prin urmare, limitat pe termen scurt.

Cu toate acestea, anumite sectoare ar putea beneficia. Este vorba în special de industriile legate de **cereale, energie, metale și lemn.**



*Cum ar trebui interpretat acest lucru? 7% din valoarea mărfurilor exportate din America de Nord către Asia de Est ar putea fi transportate pe rutele arctice. Aceasta reprezintă 22 de miliarde de dolari: 6 miliarde de dolari în mărfuri uscate în vrac și 16 miliarde de dolari în mărfuri lichide în*

vrac.

Sursă: TradeMap Coface

Exportatorii de mărfuri în vrac cu sediul pe coasta de nord-est a SUA sau în Europa de Nord și-ar putea îmbunătăți astfel competitivitatea pe piețele asiatice datorită costurilor de transport mai mici și timpilor de tranzit reduși. În schimb, anumiți concurenți din America de Sud (Brazilia cu minereu de fier, Chile cu cupru) sau Africa (Republica Democratică Congo cu anumite minerale) ar putea înregistra o scădere a competitivității lor relative în materie de transport.

Pe lângă producători, **anumite țări care depind în mare măsură de rutele tradiționale ar putea, de asemenea, să devină vulnerabile.** Egiptul și Panama, unde veniturile provenite din canalele lor reprezintă o pondere semnificativă din PIB, sunt deosebit de expuse. Unele noduri portuare majore pentru comerțul Asia-Europa, precum Singapore sau, într-o măsură mai mică, Jebel Ali, ar putea, de asemenea, să-și vadă rolul strategic pus sub semnul întrebării dacă o parte din fluxurile comerciale s-ar deplasa spre nord. Riscul pentru aceste noduri portuare este, totuși, unul pe termen lung, întrucât nu se preconizează ca transportul maritim arctic să se deschidă comerțului cu containere până în 2030.



## **O rută comercială care are încă o importanță secundară, dar care reprezintă o problemă geopolitică majoră**

Deși rutele arctice oferă un avantaj în ceea ce privește distanța, dezvoltarea lor se confruntă totuși cu constrângeri semnificative. Perioadele de navigație rămân sezoniere, condițiile de gheață rămân variabile și imprevizibile, iar utilizarea spărgătoarelor de gheață este adesea esențială.

Arctica a devenit astfel, în primul rând, o arenă a **rivalității strategice în creștere**. Ruta Mării Nordului rămâne în mare parte controlată de Rusia, în timp ce China își consolidează treptat prezența și capacitățile polare. Și Statele Unite încearcă să-și sporească influența în regiune. În acest context, dezvoltarea rutelor arctice nu este doar o chestiune de evaluare a costurilor logistice, ci implică și aspecte legate de suveranitate, controlul infrastructurii critice, accesul la resurse și remodelarea echilibrului de putere.

Pe termen scurt, valoarea acestor rute pare a fi mai puțin comercială decât politică. Până când transportul de containere pe aceste rute nu va deveni viabil din punct de vedere economic la scară largă, este puțin probabil ca acestea **să perturbe radical echilibrele majore ale comerțului mondial**.

*„Rutele maritime arctice atrag atenția deoarece scurtează distanțele. Cu toate acestea, interesul comercial – în următorii câțiva ani – rămâne foarte limitat și se concentrează în principal în jurul materiilor prime”, observă Eve Barré, Sectoral Economist at Coface.*

**Citiți raportul complet [aici](#)**

### **CONTACT MEDIA**

Diana Oros: T +40/743 233 965 - [diana.oros@coface.com](mailto:diana.oros@coface.com)

#### **COFACE: FOR TRADE**

În calitate de unul dintre jucătorii mondiali în gestionarea riscului de credit comercial de 80 de ani, Coface ajută companiile să se dezvolte și să se adapteze într-un mediu incert și volatil.

Indiferent de dimensiune, locație sau sector, Coface oferă celor 100.000 de clienți din aproximativ 200 de piețe o gamă completă de soluții: asigurare de credit comercial, informații comerciale, colectare de creanțe, asigurare single risk, asigurări de garanții, factoring. În fiecare zi, Coface își valorifică expertiza unică și tehnologia de ultimă generație pentru a facilita comerțul, atât pe piețele interne, cât și pe cele de export. În 2025, Coface avea aproximativ 5.511 angajați și a înregistrat o cifră de afaceri de aproximativ 1,84 miliarde de euro.