

CONFERENCE DES NATIONS UNIES SUR LE COMMERCE ET LE DEVELOPPEMENT

Genève

ÉTUDE
SUR LES TRANSPORTS MARITIMES
2001
Chapitre VII

Nations Unies
New York et Genève, 2001

Chapitre VII

EXAMEN DE L'ÉVOLUTION OBSERVÉE AU NIVEAU RÉGIONAL : ASIE DE L'EST

Le présent chapitre porte sur l'évolution observée dans les pays en développement et les pays socialistes d'Asie de l'Est, en particulier au niveau du trafic international et intrarégional, de l'aménagement et de la productivité des réseaux de transport, et des problèmes qui se posent en matière de transport dans les pays sans littoral

A. MARCHÉS DES TRANSPORTS MARITIMES

Croissance économique et évolution des importations et des exportations

205. Les résultats économiques des pays d'Asie de l'Est en 2000 prouvent que le redressement observé après la crise financière a perduré. Ainsi que le montre le tableau 44, la croissance de la production a été supérieure à celle de l'année précédente dans tous les pays. La reprise est venue d'une amélioration des résultats d'exportation à laquelle la forte demande émanant des Etats-Unis n'a certes pas été étrangère, mais à laquelle ont également contribué une demande intérieure et des investissements soutenus dans la plupart de ces pays.

TABLEAU 44

Croissance de la production des pays d'Asie de l'Est (Variation en pourcentage)

Pays et groupes de pays	Taux de croissance		
	1998	1999	2000
Chine	7,8	7,1	8,0
Hong Kong (Chine)	-5,1	3,1	10,4
Province chinoise de Taïwan	4,7	5,7	6,0
Singapour	0,4	5,4	10,1
ASEAN-4	-9,4	2,8	5,3
<i>dont:</i>			
Indonésie	-13,0	0,3	5,2
Malaisie	-7,4	5,4	8,7
Philippines	-0,6	3,2	3,5
Thaïlande	-10,2	4,2	4,2
Japon	-2,5	0,2	1,3
Pays en développement d'Asie et Chine	1,1	4,9	6,6
Asie du Sud ^a	5,6	5,7	5,5
Asie de l'Ouest ^b	3,3	-0,5	4,3

Source: Rapport sur le commerce et le développement, 2001. Calculs du secrétariat de la CNUCED, fondés sur des données en dollars de 1995. Les pourcentages pour 2000 sont des estimations.

^a Bangladesh, Inde, Népal, Pakistan et Sri Lanka.

^b Pays exportateurs de pétrole.

206. Le commerce de l'Asie de l'Est a connu une période d'expansion sans précédent en 2000, car la demande a continué de croître en Amérique. Les meubles chinois, les appareils ménagers coréens, les éléments de moteur japonais et les ordinateurs thaïlandais sont au nombre des marchandises d'exportation qui ont assuré aux transporteurs une nouvelle année exceptionnelle. La reprise qui s'était installée dans les pays en développement d'Asie du Sud-Est en 1999 s'est accélérée en 2000. Pour ce qui est des deux autres régions commerçantes, à savoir la Chine et l'Asie du Nord-Est (Japon et République de Corée), la première a conservé un rythme d'exportation élevé et envisageait l'avenir avec optimisme, du fait de son adhésion prochaine à l'OMC. L'économie japonaise a rebondi au premier semestre de 2000, mais les perspectives étaient moins encourageantes vers la fin de l'année. En République de Corée, la reprise n'était pas assurée tant que le processus de restructuration des conglomérats nationaux (chaebols) n'était pas achevé.

207. Le tableau 45 fournit des indications sur la croissance du volume des importations et des exportations de certains pays d'Asie de l'Est. Les taux d'accroissement les plus élevés ont été enregistrés en Indonésie, suivie de la Chine et de la Malaisie pour ce qui est des importations, et en Chine, suivie de l'Indonésie et de la Thaïlande, par ce qui est des exportations. Ces résultats confirment le redressement des pays d'Asie du Sud-Est et la durabilité des bons résultats commerciaux de la Chine. En Asie du Nord-Est (Japon et République de Corée), les résultats ont également été remarquables, avec une croissance à deux chiffres pour les importations.

TABLEAU 45
Croissance du volume des échanges de marchandises de certains pays, 1998-2000
(Variation annuelle en pourcentage)

<i>Exportations</i>			<i>Pays</i>	<i>Importations</i>		
<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>		<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>
-1,3	2,1	9,2	Japon	-5,3	9,5	10,9
16,9	12,0	18,7	République de Corée	-21,0	26,1	18,5
4,5	9,6	28,3	Chine	2,5	15,2	33,1
-4,3	3,6	17,1	Hong Kong (Chine)	-7,1	0,2	18,1
1,1	4,9	12,4	Province chinoise de Taiwan	4,1	1,4	11,2
-0,3	5,4	16,8	Singapour	-12,9	9,5	14,8
17,2	-1,4	24,0	Indonésie	-30,8	-11,3	37,1
3,9	19,9	19,5	Malaisie	-21,2	13,5	24,6
24,8	24,2	13,8	Philippines	-13,9	3,3	2,0
7,8	12,0	21,0	Thaïlande	-27,2	23,6	14,9

Source: Section du commerce des marchandises de l'OMC, Division de statistiques, mai 2001.

208. L'ensemble des flottes des pays d'Asie de l'Est (Japon, République populaire démocratique de Corée et République de Corée en Asie du Nord-Est; Chine, Hong Kong (Chine) et Province chinoise de Taiwan; et les 10 pays de l'ASEAN), y compris les navires contrôlés sous pavillon d'un pays de libre immatriculation, représentait 298,9 millions de tonnes de port en lourd, soit 37,0% de la flotte mondiale totale au début de 2001. La moyenne d'âge de la flotte des pays en développement d'Asie de l'Est est de 12,22 ans, c'est-à-dire inférieure à celle de la flotte mondiale (13,9 ans) (voir tableau 46). La moyenne d'âge des différentes catégories de navires détenus par ces pays, à l'exception de celle des navires de charge classiques, est inférieure à la moyenne mondiale.

TABLEAU 46

**Répartition par âge de la flotte marchande des pays d'Asie de l'Est, par catégories de navires,
au 1^{er} janvier 2001**
(Pourcentage du tonnage total en tpl)

<i>Groupe de pays</i>	<i>Catégorie de navires</i>	<i>0-4 ans</i>	<i>5-9 ans</i>	<i>10-14 ans</i>	<i>15-19 ans</i>	<i>20 ans ou plus</i>	<i>Age moyen (années) 2001^a</i>
Total: monde	Toutes catégories de navires	18,8	18,4	12,7	16,3	33,8	13,9
	Navires-citernes	16,6	23,5	12,1	8,8	39,0	14,1
	Vraquiers	20,4	16,7	14,3	23,9	24,7	13,2
	Navires de charge classiques	11,1	10,0	10,4	19,8	48,7	17,0
	Porte-conteneurs	33,4	22,9	12,2	11,0	20,5	10,4
	Autres navires	18,1	12,7	12,4	16,1	40,7	15,0
Pays en développement d'Asie de l'Est	Toutes catégories de navires	24,8	20,9	13,8	14,0	26,5	12,2
	Navires-citernes	23,0	22,4	19,2	5,6	29,8	12,3
	Vraquiers	30,1	24,5	14,1	15,7	15,6	10,3
	Navires de charge classiques	6,1	7,8	8,5	21,4	56,3	18,5
	Porte-conteneurs	37,3	24,8	7,2	10,9	19,9	9,9
	Autres navires	20,3	13,3	10,4	23,7	32,3	14,2

Source: Secrétariat de la CNUCED, d'après les données communiquées par Lloyd's Maritime Information Services (Londres).

^a Pour calculer l'âge moyen, on a postulé que, dans chaque groupe d'âge, la structure par âge correspondait à une répartition régulière entre la limite inférieure et la limite supérieure. Pour les navires de 20 ans ou plus, on a postulé que l'âge médian était de 23,5 ans.

Trafic pétrolier

209. L'évolution du trafic pétrolier est lié à l'expansion des raffineries à travers l'Asie. De grandes raffineries ont continué à être mises en service régulièrement dans la région; l'Inde a accru sa capacité de raffinage de 19,2% en 1999. Cette année, la capacité de raffinage de la région a atteint 19,9 millions de barils/jour, soit environ 24,3% de la capacité mondiale. Ce sont 2,8 millions de barils/jour de plus qu'en 1995 où elle avait représenté 22,2% de la capacité mondiale. A l'échelon des pays, ceux qui disposent de la plus grosse capacité de raffinage sont le Japon et la Chine, qui peuvent traiter chacun plus de 5,0 millions de barils/jour.

210. La demande de VLCC (superpétroliers) et de Suezmax pour la navigation au long cours pourrait fortement augmenter dans les années à venir, car les raffineries asiatiques importent de plus grosses quantités de pétrole brut à faible teneur en soufre d'Afrique de l'Ouest. Cette évolution tient à des mesures d'ordre environnemental. Certains gouvernements ont abaissé les limites de tolérance relatives à la teneur des produits raffinés en soufre et en d'autres polluants: l'Inde et la Thaïlande, par exemple, ont réduit le seuil de pollution par le soufre de 0,25%, le ramenant à 0,5%. La République de Corée a déjà instauré ce taux, qui toutefois reste encore élevé par rapport au 0,035% en vigueur dans l'Union européenne.

211. La crise asiatique de 1997 a contraint les raffineries asiatiques à remettre à plus tard des projets portant sur l'aménagement d'installations de raffinage secondaire (par exemple l'adjonction d'unités de craquage catalytique et de traitement à l'hydrogène) qui auraient permis de fabriquer des produits

pétroliers à faible teneur en soufre. Comme la construction de telles installations exige plusieurs années, les raffineries qui ne disposent pas de capacité de raffinage secondaire sont obligées, pour résoudre le problème, d'incorporer à leur mélange de pétrole brut une plus forte proportion d'huile légère à faible teneur en soufre de provenance ouest-africaine.

212. La quantité de brut ouest-africain prenant la direction de l'est a pratiquement doublé au cours des quatre dernières années, pour atteindre 700 000 à 800 000 barils/jour en 2000. Près de la moitié des 800 000 barils jours supplémentaires qui seront produits d'ici à 2003 pourraient aller vers l'Asie. Les exportations du Golfe arabo-persique vers cette région devraient également augmenter d'ici 2003 pour atteindre le chiffre énorme de 2,5 millions de barils/jour. Il est donc prévisible que l'accroissement des chargements au départ de l'Afrique de l'Ouest et du Golfe arabo-persique fera augmenter la demande de VLCC et de Suezmax.

213. Cinq des dix principaux itinéraires pétroliers du monde sont empruntés par des chargements convoyés en direction ou au sein de l'Asie. Quelque 14 millions de tonnes de cargaisons à enlever immédiatement sont transportées annuellement sur les liaisons inter-Asie du Sud-Est. L'Asie, où les économies sont vigoureuses, les ressources en pétrole limitées et les distances d'acheminement longues, possède maintenant la plus grosse partie de la flotte mondiale de transporteurs de produits pétroliers. Les opérateurs pétroliers se remettent actuellement des deux années difficiles qu'ils ont vécues en 1998 et 1999. Les transports maritimes continueront de se développer dans les années à venir, car la consommation de pétrole augmente dans toute la région. Cela étant, il est à noter que les politiques nationales en matière de raffinage du pétrole et d'importation de produits pétroliers sont en train d'être remaniées en profondeur et que les changements apportés ont déjà des répercussions sur les flux régionaux de produits pétroliers dans toute la région.

214. L'interdiction sévère qui a frappé les importations d'essence et de gazole ces 22 derniers mois a contribué à faire passer la Chine d'importateur net à exportateur net de produits pétroliers. L'amélioration de la productivité et la modernisation des raffineries engendreront un accroissement des importations de pétrole brut en Chine et un recul de la demande des raffineries de Singapour, de la République de Corée et du Japon. Actuellement, le fioul constitue 75% des importations de produits pétroliers de la Chine, qui arrivent pour l'essentiel par les ports méridionaux. La Chine devra peut-être lever l'interdiction frappant l'essence et le gazole lors de son adhésion à l'OMC, mais elle pourrait réglementer le commerce des produits pétroliers par le biais de licences d'importation.

215. Pendant l'année, l'imposante capacité de raffinage (2,3 millions de barils/jour) dont dispose la République de Corée, qui est le troisième plus gros raffineur de la région, a permis à ce pays de développer ses échanges de produits pétroliers et l'a placé en position de devenir un grand centre de distribution dans les années à venir.

216. L'activité de raffinage pétrolier de Singapour, qui est tournée vers l'exportation, vit actuellement des moments difficiles. La cadence de production de pétrole brut et de produits pétroliers a diminué de 4% en 1999 et a eu tendance à baisser encore en 2000. Au premier semestre de l'année 2000, le trafic de produits pétroliers a porté sur à peine plus de 1,6 million de barils/jour en moyenne, les chargements de carburant diesel et de fuel-oil enregistrant les plus fortes régressions. La situation s'est toutefois améliorée en août 2000, après que l'Indonésie ait décidé de faire temporairement raffiner 0,1 million de barils/jour de pétrole brut à Singapour pour satisfaire la demande intérieure, un incendie ayant gravement endommagé la plus grosse raffinerie du pays, située dans l'ouest de l'île de Java.

217. Après trois années particulièrement mornes, le trafic maritime de produits chimiques au départ de l'Asie s'est ranimé en 2000, suite à la fermeture de l'installation de craquage d'éthylène de Stenungsund (Suède), pour cause d'entretien, en décembre 1999. Les besoins laissés insatisfaits par cette fermeture ont été couverts en partie par des envois d'éthylène et de propylène, à prix compétitifs, d'Asie de l'Est vers l'Europe. Le marché a gravement souffert de la crise de 1997: les importations asiatiques de produits chimiques, qui étaient supérieures à 1 million de tonnes en 1996, sont tombées à moins de 100 000 tonnes en 1999. Le rebond de la demande devrait favoriser une expansion du trafic intra-asiatique, mais peut-être pas aussi soutenue qu'auparavant, dans la mesure où il est possible qu'avec l'installation de nouvelles

TABLEAU 47 (suite)

<i>Opérateurs/services</i>	<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>	<i>1998</i>	<i>1999</i>	<i>2000</i>
	<i>Route ouest-est</i>	<i>Route ouest-est</i>	<i>Route ouest-est</i>	<i>Route est-ouest</i>	<i>Route est-ouest</i>	<i>Route est-ouest</i>
K Line	0,45	0,44	0,48	0,45	0,44	0,48
Yangming	0,17	0,17	0,17	0,17	0,17	0,17
Cosco	0,48	0,50	0,59	0,52	0,52	0,62
Evergreen	0,53	0,54	0,99	0,56	0,55	0,99
Evergreen/Lloyd's Triestino	0,15	0,15	-	0,13	0,15	-
Zim	0,15	0,15	0,24	0,15	0,15	0,24
Westwood	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10	0,10
MSC	-	-	0,15	-	-	0,15
Norse	-	-	0,13	-	-	0,13
China Shipping	-	-	0,12	-	-	0,12
CMA-CGM	-	-	0,09	-	-	0,10
Fesco	0,01	0,01	0,07	0,01	0,01	0,07
Divers	0,07	0,07	0,23	0,02	0,01	0,16
Total	7,15	7,03	8,59	6,90	6,81	8,39

Source: Etabli par le secrétariat de la CNUCED d'après des données de la LES/Boxfile Containership Database.

^a Au 1^{er} janvier 2000. Les chiffres, qui ont été arrondis, donnent une estimation de la capacité physique en slots existant entre les ports nord-américains et ceux d'Asie de l'Est, ajustée pour tenir compte des cellules utilisées sur des parcours intermédiaires, soit directement soit par transbordement. Ils ne sont pas corrigés des pénuries temporaires ni des substitutions de navires. Ils concernent l'exploitant indiqué et ne prennent pas en compte les affrètements de cellules entre groupements.

221. La Chine, qui est l'un des principaux partenaires commerciaux des Etats-Unis, a expédié environ 2,6 millions d'EVP de marchandises pour la route ouest-est en 2000. Les expéditions des Etats-Unis par la route est-ouest ont été beaucoup moins importantes, de 0,5 million d'EVP, mais, comme le vaste marché intérieur chinois s'ouvre davantage aux produits étrangers en raison de l'adhésion future de la Chine à l'OMC, ce chiffre ne devrait pas tarder à fortement augmenter.

222. La réglementation applicable au trafic de ligne sur les routes à destination et au départ des Etats-Unis en vertu de l'Ocean Shipping Reform Act (OSRA) de 1998 est entrée en vigueur le 1^{er} mai 1999. La Loi autorise les chargeurs et les transporteurs à négocier des contrats de service individuels et confidentiels plutôt que basés sur les clauses et conditions d'usage des conférences. Cela a précipité la dissolution de deux très anciennes conférences qui desservaient les lignes transpacifiques, l'Asia North America Eastbound Rate Agreement (ANERA) et la Transpacific Westbound Rate Agreement (TWRA). Il existe néanmoins deux syndicats de transporteurs, TSA (13 membres) et W TSA (12 membres), qui sont des dispositifs importants pour la collecte d'informations et la surveillance des obligations légales, capitales pour la rentabilité des entreprises de transport.

223. Le déséquilibre des flux transpacifiques de marchandises a nécessité le repositionnement des conteneurs vides. En 1999, Hong Kong (Chine) a traité jusqu'à 21% de conteneurs vides et Port Klang, un peu moins, 17,7%. Le problème s'est étendu aux itinéraires intra-régionaux, si bien que certains transporteurs en sont venus à instituer des taxes de repositionnement. Le repositionnement du matériel reste le souci principal des transporteurs, car, la plupart des couloirs commerciaux récupérant des

conteneurs vides, l'un des principaux facteurs qui ont conditionné la prise en charge de marchandises à transporter a été la possibilité de les recouvrer, même sur des trajets peu sollicités.

224. Le déséquilibre des flux de marchandises a été moins prononcé dans le trafic Asie/Europe, dont les deux tiers sont régis par la Far Eastern Freight Conference (FEFC). Cela tient au fait que le taux de change de l'euro était bas et que des marchandises pouvaient être chargées tout au long de la route Asie du Sud/Moyen-Orient/Méditerranée. Le trafic a augmenté de 8,6%, mais les membres de la conférence ont accru la capacité de transport de 11% sur cette route, au vu de la progression du trafic avec la Chine. Si des contrats individuels ont été conclus entre chargeurs et transporteurs; certains éléments tels que la taxe de manutention au terminal (THC), le coefficient d'ajustement monétaire (CAF) et le coefficient d'ajustement de soutage (BAF) sont restés les mêmes dans tous les cas.

225. Les nouveaux services de transport maritime mis en place au départ de l'Europe par les transporteurs traditionnels et les nouveaux venus dans le trafic avec l'Asie ont été axés sur la Chine. La République de Corée et l'Asie du Sud-Est ont aussi été mieux desservies, car les circuits existants ont été réorganisés de manière à offrir plus de slots dans ces régions en pleine expansion. L'accroissement du nombre d'escales dans les ports chinois s'est fait en deux temps, en ce sens que de nouveaux services ont été ouverts au cours du premier semestre de l'année 2000, tandis que, plus tard dans l'année, les transporteurs ont procédé à un réaménagement des services existants pour couvrir les pointes de trafic saisonnières.

226. Le dynamisme et les excellentes perspectives des courants de trafic intra-asiatiques sont les facteurs qui ont déclenché l'expansion des entreprises de transport d'Asie de l'Est. APL, qui fait partie de NOL⁸, envisage de doubler ses activités intra-asiatiques en étendant les services spécialisés et les services de collecte reliés à de grands services à destination de l'Europe et de l'Amérique du Nord. C'est ainsi qu'en janvier 2000, cinq nouveaux services ont vu le jour: Gulf Asia Line Express entre le Golfe et Singapour; West Asia Express entre le Moyen-Orient et l'Asie de l'Ouest; Nhava Sheva Express; Red Sea Express entre les ports de la mer Rouge et Singapour; et Jeddah Feeder Service. Le service West Asia Express s'est enrichi en cours d'année de trois bâtiments neufs livrés par la République de Corée, navires de 4 000 EVP affrétés à long terme. D'autres constructions neuves, 10 unités de 5 500 EVP, seront déployées sur une nouvelle desserte Asie/Europe en 2001, dont l'exploitation entrera dans les attributions de la New World Alliance constituée avec Mitsui OSK et Hyunadai Merchant Marine. En outre, le trafic entre Singapour et la Chine ayant explosé en 2000, Samudera Shipping Line, partenaire d'APL dans d'autres trafics régionaux intra-asiatiques, a ouvert une nouvelle desserte Singapour/Shanghai.

227. L'année a été bonne aussi pour les trois principaux transporteurs de conteneurs japonais qui ont réalisé des bénéfices pour la première fois en 15 ans. Les prévisions optimistes concernant les chargements les ont encouragés à investir quelque 1,5 million de dollars rien qu'en navires neufs, sans compter les conteneurs. K Line, qui a le plus petit parc de conteneurs des trois transporteurs, est celui qui, avec 12 porte-conteneurs post-Panamax en commande, a le plus investi. Vient ensuite Mitsui OSK avec 8 bâtiments, suivi de Nippon Yusen, le plus gros transporteur, avec 5. Ces transporteurs appliquent une politique de rationalisation énergétique, consistant notamment à passer commande de navires neufs à des chantiers navals étrangers et à développer les services à destination d'autres régions plutôt que de s'en tenir aux routes commerciales traditionnelles d'Asie de l'Est.

228. La grosse commande de porte-conteneurs de K Line est la première que cette compagnie passe depuis 1993 et dénote l'abandon de l'idée d'une expansion du secteur du vrac, torpillée par la crise financière asiatique. Les navires commandés viendront remplacer des unités plus petites, de sorte que la capacité de transport de conteneurs de la compagnie sera accrue d'au moins 50%. La stratégie de K Line est également de s'allier plus étroitement avec Yangming et Cosco pour être plus présente sur les routes transpacifique et Asie-Europe et de délocaliser la gestion de l'entreprise à Londres et Richemond. Dans le même ordre d'idées, Mitsui OSK a déplacé le pouvoir de décision pour tout ce qui concerne les transports de ligne à Hong Kong (Chine). Cet opérateur est le seul à avoir commandé tous ses navires de 6 000 EVP au Japon, navires qui lui seront livrés aux premier et troisième trimestres de 2002. Ces bâtiments remplaceront des unités d'environ 3 000 EVP, la capacité de l'armement augmentant d'environ 24 000 EVP.

⁸ Neptune Orient Line, société cotée à la Bourse de Singapour.

B. AMÉNAGEMENT DU RÉSEAU DE TRANSPORT

229. L'efficacité, la rapidité et la fiabilité des services de transport et de logistique en Asie de l'Est sont fonction de l'aménagement du réseau de transport. Ce dernier rassemble tous les modes de transport et son fonctionnement requiert des procédures simplifiées et une législation facilitatrice pour concourir au bon déroulement du déplacement physique des marchandises. Les prestataires de services de transport et de logistique qui opèrent sur le réseau réévaluent en permanence leurs stratégies, car diverses combinaisons de modes de transport ou d'itinéraires peuvent conférer des avantages concurrentiels. Durée, coût et fréquence des acheminements sont quelques-uns des éléments pris en compte par les usagers pour juger de l'efficacité combinée du réseau et des services de transport et de logistique qu'il offre.

230. En Asie du Sud-Est, le réseau de transport a pour points d'ancrage des centres intermodaux de capacité variable, tels que Singapour, Port Klang en Malaisie, ou Bangkok en Thaïlande. L'acheminement des marchandises à destination se fait grâce au raccordement des voies maritimes à des routes, des chemins de fer et des voies navigables intérieures. Ces liaisons intérieures s'améliorent progressivement, leur exploitation étant vaguement coordonnée dans le cadre de l'ASEAN⁹.

231. En Chine, le réseau routier a, comme points d'ancrage, le plus grand port à conteneurs du monde, Hong Kong, et une multitude de ports continentaux en voie de modernisation, tels que Shanghai. Les liaisons maritimes et les liaisons fluviales très étendues sont complétées par des liaisons routières.

Asie du Sud-Est

232. Singapour est considéré comme le point central du réseau de transport de cette région. C'est l'un des principaux ports d'éclatement de la région¹⁰ et le seul que la plupart des porte-conteneurs touchent directement dans cette région. Il accueille des navires arrivant d'Europe, d'Amérique du Nord et d'ailleurs sans avoir fait d'escales, qui y transbordent leurs cargaisons sur des navires de collecte à même de mouiller dans les ports moins bien configurés physiquement, que l'on trouve dans d'autres pays asiatiques (voir tableau 48). C'est aussi un centre logistique pour l'Asie du Sud-Est.

TABLEAU 48

Principales destinations des appareillages chez PSA

<i>Pays/région</i>	<i>Nombre de compagnies maritimes</i>	<i>Nombre moyen de départs journaliers</i>	<i>Pays/région</i>	<i>Nombre de compagnies maritimes</i>	<i>Nombre moyen de départs journaliers</i>
Europe	59	5	Hong Kong (Chine)	67	8
Asie occidentale	45	3	Japon	55	4
Asie du Sud	66	5	République de Corée	56	4
Afrique	58	3	Province chinoise de Taiwan	57	6
Amérique centrale et Amérique du Sud	27	2	Indonésie	146	8
Australie	62	2	Malaisie	99	10
Etats-Unis	42	3	Philippines	31	1
Chine	62	4	Thaïlande	62	3

Source: Secrétariat de la CNUCED, d'après les informations tirées du site www.psa.com.sg.

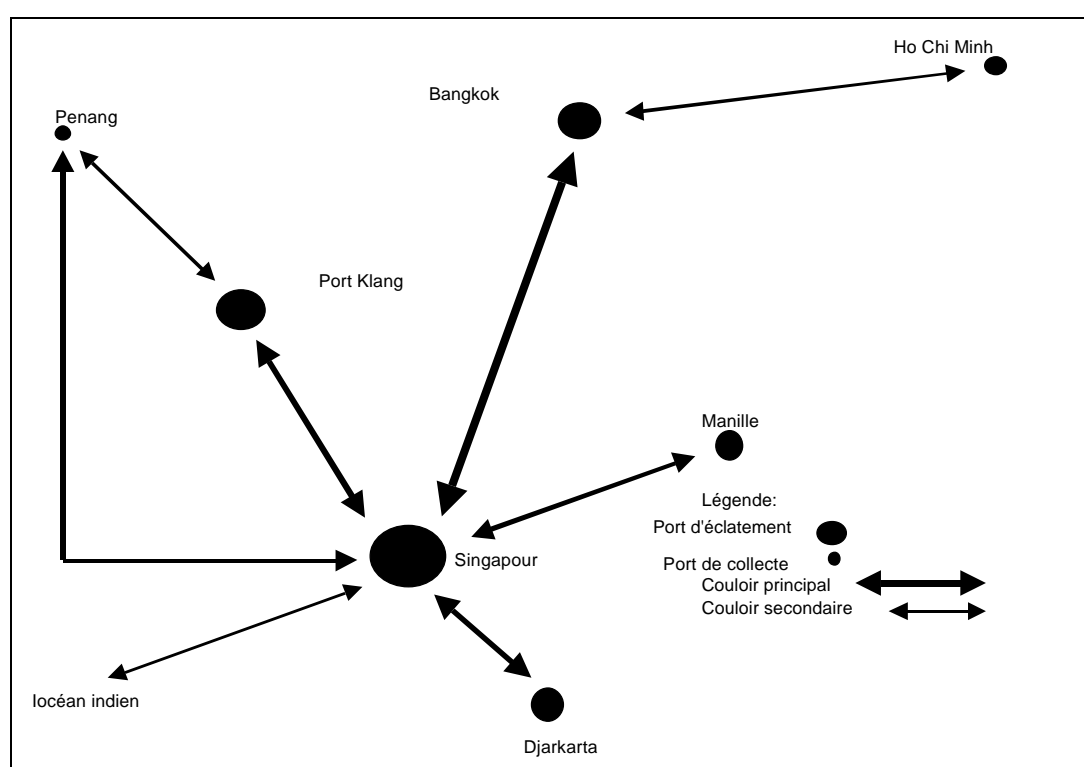
⁹ Les Etats membres de l'ASEAN sont Brunei Darussalam, le Cambodge, l'Indonésie, la Malaisie, le Myanmar, les Philippines, la République démocratique populaire lao, Singapour et la Thaïlande.

¹⁰ Singapour est un port d'escale important pour les navires de 320 compagnies maritimes qui opèrent depuis plus de 738 ports dans le monde.

233. La politique suivie par la Malaisie, favorable à la mise en place de centres intermodaux, est en train de mener à la création d'un autre point d'ancrage important du réseau de transport: Port Klang. Elle veut que les conteneurs qui y entrent proviennent d'autres ports locaux, en particulier de Panang, de Johor et de Kuching. En 2000, environ 30% de l'accroissement du trafic de transbordement ont été générés de cette façon. Les mesures prises pour encourager l'appareillage de navires de collecte à destination de ports des pays voisins, tels que Belawan (Indonésie) ont aussi contribué à accroître le trafic. A noter également que la fusion de trois opérateurs de terminaux en deux, Nord et Ouest, a permis de réaliser des économies d'échelle tout en conservant au port sa compétitivité.

234. La figure ci-après présente le réseau de transport de la région de façon schématique et le tableau 49, des données sur le trafic conteneurisé intra-ASEAN.

FIGURE 1
Réseau de transport de l'Asie du Sud-Est



Source: Secrétariat de la CNUCED.

235. Les services maritimes assurent des liaisons vitales en matière de transport dans cette région où trois des cinq principaux partenaires commerciaux membres de l'ASEAN sont des pays insulaires (Indonésie, Philippines et Singapour) et où les deux autres ont un littoral très étendu. La crise de 1997 et la faiblesse des taux de fret qui a encore prévalu en 2000 ont testé l'aptitude de plusieurs transporteurs régionaux à remplir leurs obligations financières et l'accord des créanciers a été un élément déterminant dans la poursuite des activités. Toute initiative retardée en matière de restructuration du capital était susceptible de nuire à la qualité du crédit. Sur dix transporteurs¹¹, seuls deux sont jugés avoir un assez bon niveau de solvabilité. La dégradation de la qualité du crédit est principalement due aux facteurs suivants:

¹¹ Neptune Orient Lines (NOL); Malaysia International Shipping Corp. (MISC); Regional Container Lines; Osprey Maritime; Samudera Shipping; William, Gothong & Aboitiz; Precious Shipping; PT Berlian Laju Tanker; Thoresen Thai Agencies et Negros Navigation.

TABLEAU 49
Trafic conteneurisé intra- ASEAN (1996-2000)

<i>Année</i>	<i>Trafic intra-ASEAN (en milliers d'EVP)</i>	<i>Variation en pourcentage</i>
1996	989	8,8
1997	1 096	10,82
1998 ^a	1 103	0,64
1999 ^a	1 126	2,09
2000 ^a	1 191	5,77

Source: Secrétariat de la CNUCED, d'après *Containerisation International*, diverses livraisons.

^a Estimations.

- L'absence de diversité géographique, qui a prédisposé plusieurs compagnies opérant surtout sur des liaisons commerciales asiatiques à subir le contrecoup de la crise économique qui a sévi dans la région;
- L'âpreté de la concurrence tarifaire, qui a fait que, le volume de trafic de marchandises étant plus faible sur certaines liaisons commerciales et la capacité, excédentaire sur plusieurs segments maritimes, les taux de fret se sont sensiblement dégradés et que le risque d'avoir à opérer sur un seul segment a augmenté pour nombre de compagnies maritimes du Sud-Est asiatique;
- La détérioration sensible de l'offre de crédit, qui a résulté d'une diminution des gains, de l'augmentation des coûts d'exploitation, d'importantes pertes de devises étrangères dues à la dépréciation des monnaies régionales par rapport au dollar et d'un niveau élevé d'endettement pour financer des programmes offensifs de dépenses d'équipement;
- Un nouveau rétrécissement de la marge de manœuvre financière, qui témoigne des graves problèmes structurels qui ont ébranlé les secteurs bancaires des pays de la région, du manque de diversité des sources de financement, de la faible valeur des entreprises et des conditions de vente déplorables sur le marché de l'occasion.

236. Ces transporteurs organisent des services de transport maritimes s'adressant à des ports aux schémas de dépendance complexes: ports d'éclatement/ de collecte ou escales directes. De ce fait, le port qui aspire à devenir un point d'ancrage important et permanent du réseau de transport doit rabattre du fret pour attirer ces services (exemple: Djakarta, Manille, Bangkok) ou disposer d'installations modernes ayant une capacité de réserve suffisante pour devenir un port ne faisant que du transbordement (exemple: Tanjung Pelepas).

237. De meilleures connections ferroviaires et fluviales peuvent aussi procurer les liaisons nécessaires à certains ports. A Penang, environ 13% de tout le débit portuaire ont été générés par des marchandises acheminées par chemin de fer depuis le sud de la Thaïlande. Une liaison ferroviaire pour marchandises conteneurisées est ouverte entre Bangkok en Thaïlande et Port Klang en Malaisie depuis la mi-99. Longue de 1 323 kilomètres, elle assure vingt fois par semaine l'acheminement de convois de 50 à 60 EVP chacun en 50 à 55 heures, sans aucun contrôle douanier ni aucun transbordement à la frontière. Les six opérateurs qui utilisent cette liaison actuellement espèrent avoir transporté 36 000 EVP d'ici la fin de l'année 2000¹².

238. Dans la région, les voies navigables servent surtout au trafic intérieur et plusieurs zones industrielles sont apparues ou sont en train d'apparaître le long des principaux cours d'eau, comme le Chao Phaya en

¹² "Two more rail landbridge operators", The Star Maritime, 23 mars 2000, Internet Edition.

Thaïlande et le Mékong. Le long de ce dernier, les services de transport se heurtent toujours à un certain nombre de difficultés liées à la navigation (rapides, hauts-fonds, coudes très resserrés en certains endroits, aides à la navigation insuffisantes, absence d'études hydrographiques récentes), à la petitesse des entreprises et des installations portuaires et enfin à l'existence d'une flotte fluviale vieillissante. La situation est en train de s'améliorer, la Commission du Mékong¹³ attirant l'attention sur le potentiel que représentent les voies d'eau pour le transport maritime international et réalisant des études techniques pour améliorer la navigation. Le Japon a investi 22 millions de dollars dans le port de Phnom Penh (Cambodge). En outre, les ministres des transports de la Chine, de la République démocratique populaire lao, du Myanmar et de la Thaïlande ont signé un accord de navigation en avril 2000, à l'effet d'ouvrir le cours supérieur du Mékong à la navigation commerciale. Cet accord servira grandement les intérêts de ceux qui commercent depuis la Thaïlande et le Yunnan (Chine), les deux plus gros marchés du Haut-Mékong.

Le cadre ASEAN pour la facilitation du commerce

239. L'intégration économique des pays de l'ASEAN englobe toute une série d'engagements à éliminer progressivement les restrictions au commerce des services. Avec la signature du Protocole d'Hanoi en 1998, un nouveau cycle de négociations sur les transports aériens et maritimes, les services commerciaux, les télécommunications et le tourisme devrait s'ouvrir bientôt.

240. Il est à noter aussi que le Framework Agreement on the Facilitation of Goods in transit (accord-cadre sur la facilitation du transport des marchandises en transit) conclu dans le cadre de l'ASEAN a pour principaux objectifs de:

1. Faciliter le transport des marchandises en transit, concourir à l'instauration de la zone de libre échange entre les pays de l'ASEAN et promouvoir l'intégration des économies de la région;
2. Simplifier et harmoniser les règlements et les prescriptions en matière de douane, de commerce et de transport pour faciliter le transit des marchandises;
3. Mettre en place un système de transport en transit harmonisé et intégré, efficient et efficace dans les pays de l'ASEAN.

241. Le Framework Agreement on Multimodal Transport (accord-cadre sur le transport multimodal), qui définira les grands principes sur lesquels reposeront des normes minimales en matière d'immatriculation et de responsabilité civile pour les opérateurs de transports multimodaux de l'ASEAN, contribuera aussi à renforcer l'efficacité du transport multimodal. Il devait être adopté à la fin de l'année 2000, mais certains points restant encore à négocier, son adoption pourrait intervenir lors d'une réunion ministérielle prévue pour octobre 2001.

Chine

242. En 2000, Hong Kong (Chine) a de nouveau revendiqué le titre de port à conteneurs le plus actif du monde. Son débit a augmenté de 11,7% pour atteindre 18,1 millions d'EVP, contre 16,2 millions d'EVP en 1999. La prospérité de Hong Kong repose sur une croissance économique continue en Chine méridionale, région qui n'a que peu été touchée par la crise financière de 1997. Hong Kong (Chine) devrait rester une grande plate-forme maritime et un point d'ancrage important du réseau de transport desservant la Chine, au vu des résultats encourageants obtenus dans le cadre d'un certain nombre d'initiatives.

243. Les immatriculations au registre de Hong Kong (Chine), où les droits d'hypothèque et d'immatriculation des navires sont moins élevés pour les armateurs, ont avoisiné les 10 millions de tjb en 2000. La reconnaissance réciproque des sentences arbitrales avec la magistrature continentale est désormais acquise. Une association d'exploitants de services conteneurisés a été créée au cours de l'année pour étudier le problème constant que posent les coûts élevés des opérations de manutention.

¹³ Créée en 1995 par le Cambodge, la République démocratique populaire lao, la Thaïlande et le Viet Nam pour promouvoir le développement durable du Bassin.

L'Administration maritime et portuaire a en outre constitué une commission de logistique, qui a pour tâche d'élaborer des mesures visant à faire du port un hub logistique régional et international recherché, à l'avant-garde des techniques informatiques appliquées dans les parcs de distribution et les services logistiques.

244. Au cours de l'année également, les fonds nécessaires au financement des travaux d'extension du port ont été réunis. L'aménagement du terminal à conteneurs No 9 (CT9), qui sera équipé de 6 postes à quai de 2 km chacun, accroîtra de 2,6 millions d'EVP la capacité annuelle du port de Kwai Chung, doté actuellement de 18 postes à quai. Sur les 150 hectares du site, 80 seront laissés aux services de logistique ainsi qu'à d'autres services portuaires. Le nouveau terminal ouvrira en 2002 et sera pleinement opérationnel en 2004. Le projet prévoit également le dragage de l'ensemble du port de Kwai Chung à 15,5 mètres de profondeur, qui lui permettra d'accueillir les porte-conteneurs de la toute dernière génération.

245. En 2000, le débit portuaire en conteneurs de la Chine continentale a augmenté de 37% pour atteindre le chiffre record de 22,68 millions d'EVP. Sur ce total, les ports maritimes ont traité 20,5 millions d'EVP et les ports fluviaux, 2,1 millions d'EVP, chiffres en progression de 35% et 87,8% respectivement. Le tableau 50 donne la liste des cinq principaux ports à conteneurs de la Chine, Shanghai, Shenzhen et Qingdao comptant pour environ 78% du débit total.

TABLEAU 50
Les 5 principaux ports à conteneurs de Chine, 2000
(Millions d'EVP)

<i>Port</i>	<i>Débit en EVP</i>	<i>Accroissement en EVP par rapport à 1999 (en pourcentage)</i>
Shanghai	5,61	+33
Shenzhen	3,96	+55
Qingdao	2,12	+45
Tianjin	1,71	+40
Guangzhou	1,43	+26

Source: Secrétariat de la CNUCED, d'après des renseignements du Ministère des transports de la République populaire de Chine.

246. Les ports chinois ont chargé et déchargé au total plus de 1 150 millions de tonnes de marchandises en 1998, sur lesquels 890 millions de tonnes ont été traités dans les 20 principaux ports (voir tableau 51). Le trafic international s'est établi à 360,0 millions de tonnes, dont 330 millions ont transité par les grands ports côtiers, 20 millions, par les ports situés le long du Yangzi Jiang et 10 millions, par d'autres ports. La politique tendant à encourager les porte-conteneurs naviguant sur les routes principales à desservir directement les ports chinois pour réduire les opérations de transbordement dans des ports étrangers¹⁴ a commencé à porter ses fruits. Le volume de marchandises conteneurisées transbordées dans des ports étrangers a diminué de 9,7%, alors que celui des transbordements effectués en Chine s'est accru de 60% pour atteindre 0,16 million d'EVP.

247. Les transports internationaux de marchandises en direction et au départ des ports se font essentiellement par la route. A Shanghai, 84% des importations et 74% des exportations sont acheminées par des transporteurs routiers, le reste étant pris en charge par les transports fluviaux et le cabotage. Shanghai est indubitablement le port le plus important et les programmes d'investissement mentionnés au chapitre IV visent à lui conserver ce rôle dominant. Le Techno-Super-Liner¹⁵ a effectué des voyages

¹⁴ Les redevances portuaires ont été majorées de 20% pour les navires assurant des liaisons à courte distance.

¹⁵ The Challenge for Maritime Transport at the Dawn of the 21st Century. Ports and Harbors, décembre 2000, pages 12 à 15.

TABLEAU 51
Les 20 principaux ports de Chine, en capacité de manutention
(Millions de tonnes)

<i>Numéro d'ordre</i>	<i>Port</i>	<i>Débit de chargement et de déchargement en 1998 (en millions de tonnes)</i>	<i>Taux de croissance par rapport à 1997 (en pourcentage)</i>
1	Shanghai	163,5	0,3
2	Ningbo	87,0	5,9
3	Guangzhou	78,6	4,6
4	Qinhuangdao	77,9	-0,9
5	Dalian	75,1	6,6
6	Qingdao	70,2	1,5
7	Tianjin	68,2	0,4
8	Nanjing	52,8	-3,9
9	Shenzhen	33,7	0,5
10	Nantong	20,2	6,3
11	Zhanjiang	18,4	-10,6
12	Lianyungang	17,8	7,5
13	Yingkou	17,7	10,6
14	Rizhaogang	17,2	4,4
15	Zhenjiang	16,8	-1,8
16	Xiamen	16,4	-8,9
17	Zhoushan	15,6	9,8
18	Yantai	15,1	-3,1
19	Zhangjianggang	13,9	22,9
20	Wuhan	13,8	-16,6

Source: China Shipping Development Annual Report, 1998, Département des transports maritimes et fluviaux, Ministère des transports de la République populaire de Chine.

d'essai vers ce port en février 2000. Avec ce navire japonais, qui peut de transporter 1 000 tonnes à la vitesse de 50 nœuds, la durée du trajet entre Shanghai et le Japon sera ramenée de 60 à 22 heures. On estime que jusqu'à 40% des cargaisons prioritaires (par exemple, celles de denrées périssables) pourraient avoir intérêt à être transportées par ce type de navire.

248. Le port de Shenzhen forme la paire avec celui de Hong Kong (Chine), à ceci près que les coûts de manutention y sont beaucoup moins élevés: selon les estimations, la manutention d'un conteneur dans ce port coûte entre 30 et 40 dollars, alors qu'elle peut coûter jusqu'à 200 dollars à Hong Kong (Chine). Le long du delta de la rivière des Perles, le trafic de marchandises devrait continuer de croître fortement en volume et de passer par des ports fluviaux, notamment par Guangzhou. Les ports chinois doivent prêter attention à certains problèmes de productivité en anticipation de l'afflux de marchandises d'importation auquel ils auront à faire face lorsque la Chine aura adhéré à l'OMC. Sur la plupart des quais des ports de Chine continentale, les appareils de levage effectuent en moyenne 25 à 30 mouvements à l'heure, tandis qu'à Hong Kong (Chine), ils en effectuent quelque 30 à 35. Certains postes à quai des ports de Shanghai, de Shenzhen et Yantian ont été pratiquement saturés en 2000 et n'ont pu desservir les gros porte-conteneurs. La plupart des ports chinois ont également pâti du manque de souplesse des systèmes de fixation des prix et de paiement.

FIGURE 2
Principaux ports de Chine



249. Les liaisons maritimes avec la Chine sont assurées principalement par COSCO, troisième plus grosse compagnie maritime du monde après NYK et l'armement japonais MOL. COSCO détient et exploite 23 millions de tpl, soit une flotte de plus de 540 navires de différentes catégories: navires-citernes, transporteurs de vrac sec, porte-conteneurs, navires polyvalents et navires à passagers. Elle a transporté plus de 150 millions de tonnes de marchandises en 1999. Elle a choisi actuellement de continuer à développer des activités de transport maritime et a commandé plusieurs navires-citernes et transporteurs de vrac sec au premier trimestre 2001. Elle a aussi aidé à la mise en place d'activités logistiques pour réaliser des opérations d'entreposage, de traitement, de distribution et même des étapes élémentaires de fabrication. Elle envisage aussi de démarrer des activités à terre pour neutraliser les cycles de l'activité maritime.

250. L'un des principaux exploitants de porte-conteneurs, Evergreen Marine Corporation, de la Province chinoise de Taiwan, est également basé dans cette région commerçante. C'est un armateur indépendant à la tête d'une flotte de 134 navires acheminant des marchandises conteneurisées vers plus de 80 pays, dont la réussite tient à son adhésion à un système rigoureux de contrôle de la qualité qui garantit aux propriétaires des cargaisons un service souple, respectueux des délais et fiable.

C. PROBLÈMES SE POSANT EN MATIÈRE DE TRANSPORT DANS LES PAYS ASIATIQUES SANS LITTORAL

251. Le tableau 52 fournit des estimations du montant total du fret payé pour les importations et du coût du fret en pourcentage de la valeur totale des importations par groupes de pays en développement d'Asie. C'est en Asie du Sud que le ratio a été de loin le plus élevé (11,07%). Cela vient principalement du fait qu'au Népal, l'un des pays sans littoral de la région, le coût du fret a été établi à 15,03%. Les pays de l'ASEAN ont profité d'un coût du fret moins élevé, de 6,94% en 1999, la République de Corée enregistrant le ratio le plus bas (5,22%).

TABLEAU 52

Estimations du coût total du fret payé pour les importations dans les pays en développement d'Asie, 1999^a
(Millions de dollars E.-U.)

Groupe de pays	Estimation du coût total du fret payé pour les importations	Valeur des importations	Coût du fret en pourcentage de la valeur des importations
Asie	60 782	779 686	7,80
Asie du Sud	7 812	70 566	11,07
ASEAN	20 515	295 472	6,94
République de Corée	6 255	119 740	5,22

Source: Secrétariat de la CNUCED, d'après des données fournies par le FMI.

^a Les estimations sont incomplètes, car les pays qui ne sont pas membres du FMI ne sont pas pris en compte, entre autres par manque d'informations.

252. Les pays sans littoral d'Asie continuent de pâtir de coûts de transport excessifs. Des frais de transport élevés à l'importation font grimper les prix à la consommation des marchandises qu'ils importent et des frais de transport élevés à l'exportation sapent leur compétitivité sur les marchés étrangers. Par coûts afférents au transport international, on entend les frais directs et indirects inhérents au transport des marchandises du point de départ au point d'arrivée. Le niveau élevé du coût du fret dans les pays en développement sans littoral tient notamment à la médiocrité des infrastructures, à la mauvaise gestion des moyens de transport, au déséquilibre des échanges et à la lourdeur des procédures administratives (voir tableau 53).

TABLEAU 53

Estimations du coût total du fret en proportion de la valeur totale des importations dans le trafic mondial, pour certains pays sans littoral d'Asie, 1999

	Estimation du coût total du fret payé pour les importations	Valeur totale des importations	Coût du fret en pourcentage de la valeur des importations
Népal	225	1 499	15,03
République démocratique populaire lao	78	626	12,47

Source: Secrétariat de la CNUCED, d'après des données fournies par le FMI.

253. Divers facteurs ont une incidence non négligeable sur la compétitivité des produits échangés à l'échelle internationale. C'est le cas du coût global du transport. Le coût lié au déplacement physique des marchandises est l'un des éléments d'information les plus importants pris en compte dans la négociation d'un contrat. Le temps de transit en est un autre, d'une part, parce que les marchandises doivent être là à un moment précis et, de l'autre, parce que les marchandises en transit immobilise du capital. Une quantification imprécise des coûts directs et indirects est encore un autre élément qui peut désavantager les négociants locaux.

Coûts du transit et du fret maritime pour les exportations de la République démocratique populaire lao

254. Calculer le coût du transport porte-à-porte d'un chargement représentant un conteneur sur un itinéraire donné peut tourner au cauchemar pour certains exportateurs. C'est là une opération qui, dans tous les cas, se révèle complexe, ardue et particulièrement longue. Le tableau 54 établit une comparaison des coûts du transit et du fret maritime pour les marchandises exportées par la République démocratique populaire lao vers Rotterdam sur différents itinéraires. Les taux de fret indiqués étaient ceux valables pour l'expédition d'un EVP selon le tarif FAK (fret tous genres). Parmi toutes les routes possibles entre Vientiane (République démocratique populaire lao) et Rotterdam, l'option la plus intéressante du point de vue du coût était celle passant par Port Klang, en Malaisie. Par cette route, le voyage durait également moins longtemps, entre 27 et 28 jours contre 30 à 32 jours par les autres itinéraires. Il convient toutefois de rappeler que le fret n'est pas constant et qu'il est ajusté en fonction des pics saisonniers ou lorsque d'autres types de surtaxes viennent se greffer, si bien que les taux de fret sont en réalité supérieurs aux chiffres indiqués dans le tableau.

255. En comparant les coûts indiqués, on a constaté, ainsi que l'on s'y attendait, que le transport maritime était le mode de transport le moins cher au kilomètre et le transport routier, le plus onéreux, le transport ferroviaire se situant entre les deux. Le transport routier a coûté en moyenne entre 0,55 et 0,70 dollar/km selon les itinéraires, le fret ferroviaire, entre 0,20 et 0,30 dollar/km et le transport maritime, aux alentours de 0,11-0,14 dollar/km. Pour les exportateurs laotiens qui ont expédié des marchandises à Rotterdam, le transport routier a représenté en moyenne 16,2% du montant total des frais de transport, le transport ferroviaire, 3,2% et le transport maritime, 55,2%, les 25,4% restants correspondant au paiement de taxes diverses. Sur certaines routes, telles que celles passant par Bangkok (Thaïlande), les taxes de transit et les redevances locales ont représenté jusqu'à 10% du montant total des frais de transport. De ce fait, le transport coûte, en gros, 30% plus cher aux exportateurs laotiens qu'aux exportateurs thaïlandais ou malaisiens.

256. Le manque d'infrastructures est l'un des principaux obstacles au développement économique de la République démocratique populaire lao et l'un des facteurs qui entravent l'expansion du trafic commercial et la facilitation des transports. La qualité du réseau routier laisse à désirer, seuls 43% des routes étant pavées. La saison humide rend certaines routes impraticables; le trafic est alors dévié vers des voies d'eau intérieures insuffisamment aménagées. Le pays est également tributaire de la qualité des infrastructures dont disposent ses voisins. L'infrastructure routière du Viet Nam est jugée médiocre; celle de la Thaïlande est considérée comme étant convenable, encore que les transports souffrent de l'engorgement du trafic et du mauvais entretien de certaines portions de route.

257. A tout cela s'ajoute la lourdeur des procédures de transit. Pour les importations laotiennes, le Ministère du commerce vietnamien doit délivrer des documents de transit sur demande du Ministère du commerce de la République démocratique populaire lao, ce qui peut prendre jusqu'à 15 jours. Pour les expéditions qui passent par la Thaïlande, les documents de transit et les certificats de destination finale délivrés par l'Ambassade du Laos à Bangkok suffisent pour obtenir des douanes thaïlandaises la remise en circulation des marchandises en transit et permettre à ces dernières de poursuivre leur route jusqu'en République démocratique populaire lao. Les importateurs laotiens ont aussi des problèmes avec les lettres de crédit, du fait du nombre d'organismes publics impliqués (Ministère des finances, Ministère du commerce, Ministère de la justice, Banque de la République démocratique populaire lao, conseils locaux, etc.). Les procédures d'importation sont de surcroît très compliquées et, chaque fois que l'on veut importer des marchandises, il faut obtenir une licence d'importation du Ministère du commerce.

TABLEAU 54

Comparaison des coûts du transit et du fret pour les marchandises exportées de la République démocratique populaire lao vers Rotterdam (Pays-Bas), 2000
(Dollars E.-U. par EVP)

<i>De</i>	<i>Mode de transport</i>	<i>Taux de fret</i>	<i>Km</i>	<i>A</i>	<i>Mode de transport</i>	<i>Taux de fret</i>	<i>Km</i>	<i>A</i>	<i>Mode de transport</i>	<i>Taux de fret</i>	<i>Autres taxes</i>	<i>Total des coûts</i>
Vientiane	Route	750	1 060	Port de Danang (Viet Nam)	Mer	1 670	17 269	Rotterdam	-	-	1 000	3 420
Vientiane	Route	362	650	Port de Bangkok (Thaïlande)	Mer	1 500	16 899	Rotterdam	-	-	622	2 484
Vientiane	Route	1 572	2 190	Port de Singapour	Mer	1 270	15 359	Rotterdam	-	-	867	3 709
Vientiane	Route	409	731	Port de Laem Chabang (Thaïlande)	Mer	1 500	16 850	Rotterdam	-	-	602	2 511
Vientiane	Route	362	612	ICD de Lad Krabang (Thaïlande)	Rail	23	113	Port de Laem Chabang-Rotterdam	Mer	1 500	641	2 526
Vientiane	Route	362	612	ICD de Lad Krabang (Thaïlande)	Rail	380	1 323	Port Klang, (Malaisie)-Rotterdam (14 970 km)	Mer	1 200	533	2 475
Vientiane	Route	47	17	Nongkhai (Thaïlande)	Rail	800	2 168	Port de Singapour-Rotterdam (15 359 km)	Mer	1 270	943	3 060

Source: Secrétariat de la CNUCED, d'après des renseignements provenant de sources spécialisées.

Note: Par "autres taxes", on entend les frais de manutention, les taxes de manutention au terminal, les frais d'établissement des documents, les frais de douane et diverses taxes afférentes aux opérations de transit.

258. La lourdeur des règles et réglementations laotiennes tient, en partie, au chevauchement des pouvoirs conférés aux divers ministères et, en partie, à l'interprétation très variable qui est faite des directives dans la pratique. Il en est résulté un accroissement des formalités administratives et la mise en place de procédures compliquées pour l'importation, l'exportation et le transit de marchandises à destination et au départ de la République démocratique populaire lao.

259. Une autre question apparentée au transport en transit laotien est celle du transit de marchandises étrangères par la République démocratique populaire lao. Les provinces de la République démocratique populaire lao ont institué des "taxes de transit", dont le montant varie selon le produit¹⁶. Ces taxes sont fixées à 10%, 7% et 5% du prix c.a.f. Savannakhet, l'une des quatre plus grandes villes du pays, est parvenue à collecter ainsi plus de 2,5 millions de dollars en 1999. Le trafic transitant par la République démocratique populaire lao est important: la valeur des marchandises traversant le pays pour aller de la Thaïlande au Viet Nam a dépassé 76 millions de dollars; dans l'autre sens, elle n'a été que d'environ 8,5 millions de dollars. La Province de Savannakhet est aujourd'hui financièrement autonome.

¹⁶ "Savannakhet's success in transit goods service", *Vientiane Times*, 7 juillet 2000, Internet Edition.