

Chapitre 7

EXAMEN DE L'EVOLUTION AU NIVEAU REGIONAL : ASIE

Ce chapitre est consacré aux faits nouveaux survenus en Asie¹⁶. Il comprend quatre sections : 1) le contexte économique; 2) le commerce maritime et la demande de services de ligne; 3) l'offre de services commerciaux maritimes; 4) l'examen de la situation de certains pays, à savoir la Chine, les pays moins développés du Sud-Est asiatique et les pays sans littoral d'Asie centrale

A. CONTEXTE ÉCONOMIQUE

Croissance économique

La plupart des pays d'Asie ont continué à signaler des taux élevés de croissance positive en 2003. Les 20 pays en développement (tableau 45) ont connu une croissance moyenne qui est passée de 4,6 % en 2002 à 5,2 % en 2003. Douze des 20 pays ont enregistré en 2003 une croissance supérieure à 2002. Les taux de croissance les plus élevés ont été signalés par le Kazakhstan (9,5 %), puis par la Chine (9,1), l'Inde (7,4), les Émirats arabes unis (7,0), la Thaïlande (6,7) et l'Arabie saoudite (6,4). L'évolution positive la plus remarquable de 2002 à 2003 a été enregistrée par l'Arabie saoudite (augmentation de 5,4 points de pourcentage), suivie par les Émirats arabes unis (+5,2), l'Inde (+2,8), le Pakistan (+ 2,6) et le Liban (+2,0).

Croissance des échanges commerciaux

En 2003, la croissance des échanges commerciaux a été positive pour la grande majorité des 40 pays d'Asie figurant dans le tableau 46. Quatre pays seulement (Irak, Myanmar, République arabe syrienne et Bhoutan) ont signalé une croissance négative des exportations, et un seul pays (Irak) une croissance négative des importations. À l'opposé, en 2001, la majorité des pays d'Asie ont signalé des taux de croissance positifs des échanges commerciaux. Le taux de croissance moyen des exportations des 40 pays est passé de 5,2 % en 2002 à 14,8 % en 2003, et le taux de croissance moyen des importations est passé de 5,6 % à 14,8 %. Sur les 40 systèmes économiques mentionnés dans le

tableau, 32 ont connu une plus forte croissance des exportations en 2003 qu'en 2002.

En 2003, le taux de croissance des exportations le plus élevé a été enregistré à Koweït (+40 %), au Liban (+39 %), en Chine (+35 %), au Kazakhstan (+33 %) et au Yémen (+26 %). Les taux de croissance des importations les plus élevés ont été enregistrés en Azerbaïdjan (+58 %), en Chine (+40 %), au Qatar (+30 %), au Kazakhstan (+27 %) et au Viet Nam (+26 %).

Direction des échanges commerciaux

En moyenne, un peu plus de la moitié des exportations des 42 pays d'Asie figurant dans le tableau 47 sont destinées à d'autres pays d'Asie, au titre du commerce intrarégional. Pour 29 pays, l'Asie est la destination la plus importante, suivie par l'Europe, qui est la destination la plus importante pour neuf pays, et par l'Amérique, qui est la principale destination de quatre pays. Oman (88,5 %), Qatar (88) et Yémen (93,3) sont les pays d'Asie qui dépendent le plus des exportations à destination de ce continent. L'Azerbaïdjan (79,7 %), le Turkménistan (70,6) et la Turquie (70,7) sont les pays qui dépendent le plus des exportations à destination de l'Europe, et le Cambodge (61,6 %), l'Iraq (58,8) et les Maldives (45,4) sont les pays qui exportent le plus vers l'Amérique.

Entre 1990 et 2003, en moyenne, la part des exportations intrarégionales et des exportations vers l'Amérique a légèrement augmenté, la part des exportations à destination de l'Afrique et de l'Europe a diminué, et la part des exportations à destination de l'Océanie est demeurée pratiquement

¹⁶ L'"Asie" comprend tous les pays groupés sous les Codes 7 et 10 de l'annexe I, ainsi que l'Arménie, l'Azerbaïdjan, le Kazakhstan, le Kirghizistan, le Tadjikistan, le Turkménistan, la Turquie et l'Ouzbékistan (Code 6) et Israël (Code 5).

inchangée. Certains pays, toutefois, ont connu une évolution beaucoup plus marquée de la structure de leurs exportations. Par exemple, en 1990, la Jordanie a exporté 83,4 % à destination de l'Asie et 0,7 % seulement à destination de l'Amérique; en 2003, les exportations à destination de l'Asie ont diminué de 63 % et la part des exportations destinées à l'Amérique a augmenté de près de 30 fois pour atteindre 22,7 %. Pendant la même période, la part des exportations chinoises à destination de l'Amérique a plus que doublé pour

atteindre 25,1 %, tandis que la part des exportations à destination de l'Asie a diminué pour s'établir à 50,8 %. De même, la part des exportations cambodgiennes à destination de l'Amérique a été multipliée par 80, tandis que la part des exportations de ce pays vers l'Asie a diminué de 90 %. En revanche, l'Inde a augmenté sa part des exportations intra-asiennes de 40 %, tandis que sa part des exportations à destination de l'Europe a presque diminué de moitié, passant de 49,5 % à 26,6 %.

TABLEAU 45

Taux de croissance de la production des pays d'Asie
(évolution en pourcentage)

	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Arabie saoudite	2,8	-0,7	4,9	1,3	1,0	6,4
Chine	7,8	7,1	8,0	7,5	8,0	9,1
Émirats arabes unis	1,4	4,4	12,3	3,5	1,8	7,0
Hong Kong, Chine	-5,0	3,4	10,2	0,5	2,3	3,3
Inde	6,0	7,1	4,0	5,5	4,6	7,4
Indonésie	-13,1	0,8	4,9	3,4	3,7	4,1
Jordanie	3,0	3,0	4,2	4,3	4,9	3,2
Kazakhstan	-1,9	2,7	9,8	13,5	9,8	9,5
Liban	3,0	1,0	0,0	1,3	1,0	3,0
Malaisie	-7,4	6,1	8,5	0,3	4,1	5,2
Pakistan	2,5	3,7	4,3	2,5	2,9	5,5
Philippines	-0,6	3,4	4,0	3,4	4,4	4,5
Province chinoise de Taiwan	4,6	5,4	5,9	-2,2	3,6	3,2
République de Corée	-6,7	10,9	9,3	3,1	6,4	3,1
République islamique d'Iran	2,0	2,5	5,9	4,8	6,7	5,9
Singapour	-0,9	6,4	9,4	-2,4	2,3	1,1
Thaïlande	-10,5	4,4	4,6	1,8	5,4	6,7
Turquie	3,1	-4,7	7,4	-7,5	7,9	5,8
Viet Nam	5,8	4,8	6,8	6,9	7,0	6,0
Yémen	6,5	2,7	6,5	4,7	3,6	3,8
Moyenne arithmétique	0,1	3,7	6,5	2,8	4,6	5,2

Source : CNUCED.

Note : Les moyennes arithmétiques ne sont pas pondérées.

En ce qui concerne les importations (tableau 48), la structure des échanges commerciaux est analogue à celle des exportations asiennes. Pour la majorité des pays, la part des importations intrarégionales a augmenté depuis 1990 pour atteindre une moyenne de 57,1 % en 2003. Le Cambodge (92,8 %), la République démocratique populaire lao (92,2) et Myanmar (95,1) sont les pays qui ont le plus dépendu d'autres pays d'Asie pour

leurs importations. La République de Corée (17,5 %), Koweït (16,8) et les Philippines (20,1) sont les pays qui ont le plus importé depuis l'Amérique; le Kazakhstan (66,6 %), le Liban (61,9) et la Turquie (69,3) sont les pays qui ont le plus importé en provenance de l'Europe. L'Indonésie, l'Irak et le Koweït sont les pays qui ont le plus importé d'Océanie; Sri Lanka, la Turquie et le Yémen ont surtout importé depuis l'Afrique.

TABLEAU 46

Taux de croissance du commerce de marchandises des pays d'Asie
(en dollars des États-Unis et en pourcentages)

Croissance annuelle du commerce de marchandises	Exportations			Moyenne arithmétique	Importations			Moyenne arithmétique
	2001	2002	2003	1995-2003	2001	2002	2003	1995-2003
Afghanistan	-48,6	-5,3	16,7	-2,5	0,0	72,7	4,7	14,2
Arabie saoudite	-5,4	-2,0	23,0	11,3	3,3	3,5	5,5	4,5
Azerbaïdjan	32,6	-6,3	19,6	20,5	22,1	16,4	57,6	16,2
Bahreïn	-10,0	-3,7	17,7	8,4	-7,1	15,8	2,3	4,1
Bangladesh	-4,9	-0,1	12,2	10,2	-0,1	-5,2	22,1	9,3
Bhoutan	2,9	13,2	-3,3	8,0	-5,9	0,0	7,3	10,0
Cambodge	15,4	11,3	12,5	17,2	2,2	5,8	11,9	11,1
Chine	6,8	22,4	34,6	16,0	8,2	21,2	39,9	16,0
Corée, République de	-12,7	8,0	19,6	8,8	-12,1	7,8	17,5	8,8
Émirats arabes unis	-2,1	1,7	17,1	9,6	12,6	4,1	9,9	6,3
Hong Kong, Chine	-5,7	5,7	11,0	4,7	-5,6	3,0	11,8	4,3
Inde	2,3	13,8	11,0	9,4	-2,2	12,2	23,4	11,5
Indonésie	-9,1	1,3	6,1	5,3	-7,5	0,9	3,5	2,2
Irak	-22,8	-16,1	-15,0	n.d.	-1,4	-27,2	-17,7	n.d.
Iran, République islamique d'	-16,3	18,8	18,4	9,5	25,5	23,7	24,3	9,0
Jordanie	20,7	20,8	8,3	9,0	5,4	3,6	11,1	6,1
Kazakhstan	-5,4	12,3	32,9	19,5	27,9	2,1	26,5	11,0
Kirghizistan	-5,6	2,1	19,8	7,1	-15,7	25,7	22,1	13,9
Koweït	-16,6	-5,1	40,2	10,9	9,9	14,4	24,0	6,4
Liban	21,7	20,2	39,4	17,1	17,1	-11,6	9,1	2,5
Malaisie	-10,4	6,0	8,0	6,7	-9,9	8,1	1,5	4,8
Maldives	0,0	18,4	25,6	11,2	1,0	-0,3	17,3	8,8
Mongolie	-3,9	0,4	14,7	5,6	2,4	9,7	13,9	14,3
Myanmar	44,7	27,9	-8,0	16,7	19,8	-18,4	7,1	14,7
Népal	-8,3	-22,9	14,4	8,1	-6,4	-3,7	21,9	5,7
Oman	1,7	1,8	6,6	10,9	15,0	3,6	1,7	5,5
Ouzbékistan	-3,7	-14,8	10,8	2,7	6,0	-18,9	5,1	2,5
Pakistan	2,3	7,3	20,1	5,7	-6,2	10,2	16,0	5,2
Philippines	-17,9	11,7	1,5	13,0	-5,7	6,5	5,7	7,1
Province chinoise de Taiwan	-16,9	7,3	11,5	6,1	-23,3	4,9	13,1	5,5
Qatar	-6,2	1,0	12,8	18,1	15,6	7,8	29,9	15,1
République arabe syrienne	13,2	18,7	-4,0	9,2	6,2	5,6	13,0	-0,6
Rép. Démocratique populaire lao	0,3	-10,0	24,5	2,9	-1,3	-18,4	17,9	-0,3
Singapour	-11,6	2,8	15,1	5,2	-13,8	0,4	9,8	3,5
Sri Lanka	-11,3	-2,4	7,7	5,6	-16,8	2,2	5,7	3,9
Tadjikistan	-17,2	13,5	8,1	7,4	1,9	4,8	22,2	6,9
Thaïlande	-5,7	5,6	16,7	7,0	0,2	4,2	17,0	5,4
Turkménistan	7,7	5,6	19,4	15,6	26,0	-5,8	18,7	8,1
Viet Nam	4,5	9,5	18,9	19,7	2,3	18,8	26,4	18,1
Yémen	-21,2	7,5	26,0	26,9	-0,6	12,8	11,0	4,7
Moyenne arithmétique de 40 systèmes économiques	-3,1	5,2	14,8	10,4	2,2	5,6	14,8	7,9

Source : CNUCED, selon des données fournies par la base de données de l'OMC.

Note : Les moyennes arithmétiques ne sont pas pondérées.

TABLEAU 47

Direction des échanges, exportations de marchandises
(part des exportations en pourcentage)

Région de destination :	Afrique			Amérique			Asie			Europe			Océanie		
Pays d'origine :	1990	2002	2003	1990	2002	2003	1990	2002	2003	1990	2002	2003	1990	2002	2003
Afghanistan	0,3	4,6	2,8	4,5	8,5	28,7	21,1	62,1	37,5	73,9	24,6	30,9	0,3	0,3	0,1
Arabie saoudite	4,0	5,2	5,0	28,3	21,0	23,0	47,6	56,6	55,0	19,2	16,0	16,1	1,0	1,2	0,9
Arménie	..	0,0	0,0	..	9,3	7,4	..	38,2	29,2	..	52,3	63,4	..	0,1	0,0
Azerbaïdjan	..	0,2	0,3	..	2,9	0,9	..	19,4	19,1	..	77,5	79,7	..	0,0	0,0
Bahreïn	0,9	8,1	8,6	18,0	14,8	12,2	70,4	62,3	63,6	10,4	13,4	13,4	0,3	1,4	2,2
Bangladesh	4,2	1,2	0,9	32,8	35,7	32,7	19,0	10,4	9,3	42,1	52,4	56,7	2,0	0,4	0,4
Cambodge	0,2	0,3	0,3	0,8	60,6	61,6	90,9	14,0	12,7	7,8	25,0	25,2	0,2	0,1	0,1
Chine	2,1	2,1	2,3	10,5	25,7	25,1	71,7	52,6	50,8	14,9	17,9	20,1	0,9	1,6	1,6
Corée, République de	2,0	2,4	2,4	37,3	27,2	25,1	41,7	52,4	55,4	17,1	16,2	15,2	1,9	1,7	1,9
Émirats arabes unis	3,1	3,1	3,0	5,8	3,2	3,1	77,9	84,4	83,1	10,9	8,3	8,8	2,3	0,9	2,0
Géorgie	..	1,7	1,5	..	4,0	7,9	..	37,8	39,7	..	56,4	50,9	..	0,0	0,1
Hong Kong, Chine	1,7	0,6	0,7	28,0	25,0	21,4	48,2	58,4	62,0	20,4	14,6	14,6	1,8	1,4	1,4
Inde	2,7	5,0	5,0	17,2	28,0	25,9	29,5	39,2	41,1	49,5	26,5	26,6	1,2	1,3	1,3
Indonésie	0,7	2,1	2,0	14,0	15,6	15,4	70,5	63,6	63,6	12,9	14,9	15,0	1,9	3,8	4,0
Irak	2,3	4,6	5,2	39,7	50,0	58,8	28,4	19,2	19,3	29,5	26,0	16,2	0,0	0,2	0,5
Iran, Rép. Islam. d'	0,0	1,7	1,5	6,5	1,1	0,9	37,4	68,1	68,0	56,1	28,8	29,3	0,0	0,3	0,2
Jordanie	8,1	7,0	6,5	0,7	17,4	22,7	83,4	67,2	63,2	7,7	8,3	7,5	0,0	0,1	0,1
Kazakhstan	..	0,5	0,4	..	23,0	20,9	..	26,7	24,3	..	49,8	54,4	..	0,0	0,0
Kirghizistan	..	0,0	0,0	..	8,4	4,2	..	47,0	52,4	..	44,6	43,4	..	0,0	0,0
Koweït	2,1	2,1	2,2	9,7	12,1	12,3	60,3	75,1	74,3	26,8	10,0	10,3	1,1	0,7	0,9
Liban	9,4	11,3	11,4	5,6	7,5	9,1	44,2	50,8	49,8	40,4	29,9	29,2	0,5	0,5	0,5
Malaisie	0,8	1,1	1,1	18,4	21,9	22,1	62,2	61,1	60,5	16,6	13,3	13,6	2,0	2,7	2,7
Maldives	0,0	2,9	3,3	26,3	53,2	45,4	47,0	34,6	42,1	26,5	9,3	9,1	0,2	0,0	0,0
Mongolie	20,7	0,0	0,0	2,4	32,0	34,1	31,7	48,3	53,8	45,2	16,3	11,4	0,0	3,4	0,7
Myanmar	1,2	0,4	0,4	2,9	15,7	12,0	82,8	67,4	70,4	12,3	16,1	16,7	0,8	0,4	0,4
Népal	0,1	0,0	0,0	24,2	29,4	27,6	15,6	53,7	56,2	60,0	16,6	16,0	0,1	0,3	0,3
Oman	4,4	1,3	1,3	3,7	4,5	6,5	78,9	88,2	88,5	13,0	4,6	2,4	0,0	1,4	1,3
Ouzbékistan	..	0,3	0,3	..	5,1	4,4	..	43,5	51,0	..	51,1	44,3	..	0,0	0,0
Pakistan	2,3	4,7	5,3	15,1	28,4	25,7	38,3	36,6	38,3	42,8	28,8	29,4	1,4	1,5	1,4
Philippines	0,3	0,2	0,2	40,6	27,0	23,1	38,6	53,1	60,0	19,0	18,6	15,3	1,6	1,1	1,4
Prov. chin. de Taiwan	1,1	0,9	0,9	37,3	24,0	21,7	40,8	59,3	61,6	18,6	14,4	14,2	2,3	1,4	1,5
Qatar	0,7	1,1	1,1	10,8	4,8	2,8	85,6	88,6	88,0	2,4	4,0	6,8	0,5	1,5	1,3
Rép. arabe syrienne	2,8	3,7	4,3	1,0	3,0	5,3	19,3	28,9	34,1	76,9	64,4	56,3	0,0	0,0	0,0
Rép. pop. démoc. lao	1,0	0,1	0,1	2,3	1,7	2,5	85,5	57,8	59,5	11,1	40,2	37,6	0,1	0,1	0,1
Singapour	1,6	1,1	1,2	23,9	17,6	16,4	52,9	63,7	63,3	17,7	14,0	14,9	4,0	3,5	4,2
Sri Lanka	5,7	1,0	1,0	30,6	43,5	39,5	29,8	24,1	25,5	32,2	30,1	32,5	1,7	1,3	1,5
Tadjikistan	..	0,0	0,0	..	0,1	1,0	..	34,8	47,6	..	65,1	51,3	..	0,0	0,0
Thaïlande	2,5	2,1	2,0	25,6	22,7	19,7	44,6	55,7	58,3	25,5	16,7	16,8	1,9	2,8	3,1
Turkménistan	..	0,0	0,0	..	2,6	3,5	..	24,0	25,8	..	73,4	70,7	..	0,0	0,0
Turquie	5,7	5,1	4,6	8,3	11,5	10,1	19,1	14,6	14,3	66,7	68,4	70,6	0,2	0,4	0,4
Viet Nam	0,2	1,1	1,0	0,7	17,2	23,4	45,6	45,9	42,6	53,2	27,9	25,2	0,3	7,9	7,8
Yémen	1,4	3,1	2,6	24,2	5,4	1,3	15,5	89,7	93,3	57,3	1,8	2,4	1,5	0,0	0,4
Moyenne (non pondérée)	2,8	2,2	2,2	16,4	18,4	18,3	49,3	49,5	50,2	30,5	28,8	28,2	1,0	1,1	1,1

Source : CNUCED, sur la base des statistiques du FMI sur la direction des échanges, CD-ROM, juin 2004.

Note : Les trois pourcentages les plus élevés par région d'importation sont en gras.

TABLEAU 48
 Direction des échanges, importations de marchandises
 (part des importations en pourcentage)

Région de destination :	Afrique			Amérique			Asie			Europe			Océanie		
	Pays d'origine :			1990	2002	2003	1990	2002	2003	1990	2002	2003	1990	2002	2003
Afghanistan	0,0	5,6	5,3	1,6	8,9	5,7	81,1	66,4	66,5	17,1	18,8	22,2	0,1	0,2	0,2
Arabie saoudite	2,0	1,3	2,1	19,1	16,7	15,2	33,1	34,2	35,4	44,2	43,8	43,7	1,6	4,0	3,6
Arménie	..	0,1	0,1	..	15,6	11,7	..	32,7	32,9	..	51,6	55,2	..	0,0	0,1
Azerbaïdjan	..	0,3	0,2	..	6,7	6,4	..	42,7	38,7	..	49,6	54,3	..	0,7	0,3
Bahreïn	0,1	0,7	1,4	8,8	14,1	13,8	67,4	55,3	55,7	18,0	28,3	27,3	5,7	1,7	1,7
Bangladesh	0,3	0,7	0,7	11,4	5,2	5,0	60,8	77,5	79,3	25,4	14,0	12,8	2,1	2,7	2,2
Cambodge	0,1	0,0	0,0	0,6	1,4	2,3	68,3	92,9	92,8	28,5	5,3	4,5	2,5	0,4	0,4
Chine	0,7	1,9	2,2	18,0	14,0	13,7	54,2	63,1	63,9	24,3	18,6	18,0	2,8	2,4	2,2
Corée, République de	0,9	1,4	1,4	30,9	18,8	17,5	48,2	61,0	64,5	15,0	14,2	13,1	4,9	4,5	3,5
Émirats arabes unis	0,6	1,3	1,2	10,8	9,4	9,2	49,5	47,4	45,4	37,0	39,4	41,4	2,2	2,3	2,8
Géorgie	..	0,2	0,1	..	13,7	13,8	..	28,6	27,8	..	57,1	57,8	..	0,5	0,5
Hong Kong, Chine	0,6	0,3	0,4	9,2	6,9	6,7	76,6	81,3	81,9	12,4	10,6	10,1	1,1	0,9	0,8
Inde	3,1	6,7	6,7	14,6	13,1	13,0	37,3	43,7	43,8	41,5	33,4	32,9	3,4	3,2	3,6
Indonésie	0,7	5,4	4,6	15,7	11,6	9,1	54,9	62,8	66,5	22,5	14,3	14,2	6,0	5,9	5,6
Irak	2,1	5,1	6,5	15,9	3,1	10,1	26,2	41,2	41,6	52,7	43,7	37,9	3,1	6,8	3,9
Iran, République islamique d'	0,0	0,6	0,5	6,9	6,6	5,5	30,9	34,9	36,3	62,2	56,2	56,8	0,0	1,7	1,0
Jordanie	3,0	2,6	2,6	18,6	11,2	10,7	39,2	48,9	48,5	37,8	35,6	36,3	1,4	1,6	1,9
Kazakhstan	..	0,3	0,3	..	9,8	4,0	..	17,8	29,1	..	71,9	66,6	..	0,2	0,0
Kirghizistan	..	0,0	0,0	..	10,6	5,4	..	51,2	60,9	..	38,2	33,6	..	0,1	0,0
Koweït	0,1	0,9	0,8	15,4	14,5	16,8	33,7	42,2	41,7	49,6	38,6	36,9	1,3	3,8	3,9
Liban	1,4	2,2	2,0	6,1	7,7	6,5	33,9	30,3	29,4	58,7	59,5	61,9	0,1	0,3	0,3
Malaisie	0,5	0,4	0,4	19,7	18,2	13,3	57,5	66,0	72,2	18,0	13,2	12,3	4,3	2,2	1,8
Maldives	0,0	0,5	0,4	0,6	2,2	2,2	85,8	81,0	79,8	13,3	11,7	14,3	0,3	4,7	3,2
Mongolie	0,7	0,0	0,0	0,1	3,9	3,0	33,1	48,1	45,2	66,0	46,2	49,7	0,1	1,8	2,2
Myanmar	0,5	0,1	0,1	3,2	0,4	0,3	69,3	90,9	95,1	23,4	8,0	4,2	3,7	0,6	0,3
Népal	0,2	0,1	0,1	3,2	2,9	2,2	70,6	82,5	82,7	20,1	12,2	12,7	5,8	2,3	2,3
Oman	0,5	0,5	0,5	10,0	8,7	7,5	54,4	62,0	62,9	32,4	26,6	26,5	2,7	2,2	2,6
Ouzbékistan	..	0,0	0,0	..	7,5	11,3	..	36,5	37,5	..	55,9	51,0	..	0,0	0,1
Pakistan	2,4	3,3	2,8	15,3	8,1	8,0	50,1	65,5	67,8	29,8	20,5	19,6	2,4	2,6	1,8
Philippines	0,7	0,2	0,2	23,6	22,6	20,1	58,2	66,1	68,1	13,2	8,8	9,4	4,3	2,3	2,2
Province chinoise de Taïwan	0,5	1,9	1,9	27,7	19,0	16,5	50,3	62,8	67,2	18,0	13,3	12,1	3,5	3,0	2,4
Qatar	0,4	0,2	0,2	12,1	10,3	10,2	38,7	36,1	33,0	46,3	52,1	54,9	2,7	1,3	1,7
République arabe syrienne	2,9	2,6	2,5	15,2	9,5	7,7	21,2	36,9	38,0	60,7	50,7	51,5	0,0	0,3	0,3
République populaire démocratique lao	0,1	0,0	0,0	1,0	0,6	0,6	88,3	91,2	92,2	9,7	6,3	6,0	0,9	1,8	1,2
Singapour	0,6	0,6	0,6	18,0	15,7	15,4	63,2	66,9	66,5	16,0	14,7	15,5	2,2	2,1	1,9
Sri Lanka	4,4	0,6	0,6	9,8	4,6	3,4	65,0	76,4	76,1	18,0	14,4	17,0	2,8	4,0	2,9
Tadjikistan	..	0,9	0,9	..	0,1	6,4	..	53,2	56,5	..	45,6	36,1	..	0,1	0,1
Thaïlande	1,0	1,4	1,3	14,0	12,1	12,2	63,2	69,5	71,1	19,9	14,2	12,7	2,0	2,8	2,6
Turkménistan	..	0,0	0,0	..	8,0	2,1	..	43,5	44,1	..	48,5	53,9	..	0,0	0,0
Turquie	5,9	5,3	5,0	13,3	8,1	6,2	23,7	19,5	19,1	56,4	66,4	69,3	0,6	0,6	0,3
Viet Nam	0,1	0,3	0,2	0,7	4,7	6,8	61,6	79,6	78,0	36,9	13,6	13,3	0,7	1,9	1,6
Yémen	5,4	4,7	3,8	6,6	11,2	10,8	40,6	64,0	60,9	41,4	18,6	22,5	6,0	1,5	2,0
Moyenne (non pondérée)	1,2	1,5	1,4	11,7	9,5	8,8	52,7	56,1	57,1	32,0	31,1	31,0	2,5	2,0	1,7

Source : CNUCED, sur la base des statistiques du FMI sur la direction des échanges, CD-ROM, juin 2004.

Note : Les trois pourcentages les plus élevés par région d'exportation sont en gras.

Entre 1990 et 2003, la Chine a augmenté sa part des importations intrarégionales de 54,2 à 63,9 %, tandis que sa part des importations en provenance d'Amérique est tombée de 18 % à 13,7 %. De même, l'Inde a également augmenté sa part des importations d'Asie, lesquelles ont atteint 43,8 % en 2003, et a réduit sa part des importations en provenance d'Amérique à 13 % et celle en provenance d'Europe à 32,9 %.

L'intégration régionale en Asie

Comme on l'a vu ci-dessus, une majorité de pays d'Asie ont augmenté leurs importations et leurs exportations en provenance ou à destination d'autres pays d'Asie. Cette croissance des échanges commerciaux est à la fois la cause et l'effet du progrès général de l'intégration régionale en Asie. La région recouvre des systèmes économiques divers, y compris des pays non développés, des pays sans littoral et les pays en développement les plus peuplés, ainsi que des pays très avancés comme le Japon. Dans ces conditions, bien que l'intégration régionale puisse paraître très difficile, elle a néanmoins accompli d'importants progrès.

En ce qui concerne le Sud-Est asiatique, en janvier 2003, les pays appartenant à la zone de libre-échange ANASE ont renouvelé leur engagement à promouvoir les échanges commerciaux régionaux en signant le protocole portant amendement à l'Accord sur les tarifs communs préférentiels efficaces (CEPT), prévoyant l'élimination des droits à l'importation. Selon cet amendement, les pays fondateurs de l'ANASE (Brunéi Darussalam, Indonésie, Malaisie, Philippines, Singapour et Thaïlande, également désignée ANASE-6), supprimeront tous les droits d'importation sur les produits figurant sur leurs listes d'inclusion, et cela le 1er janvier 2010 au plus tard. Les autres États membres – Cambodge, République démocratique populaire lao, Myanmar et Viet Nam – suivront au plus tard le 1er janvier 2015. Le secrétariat de l'ANASE signale que, depuis le 1er janvier 2003, les tarifs relatifs à 99,55 % des produits de la liste d'inclusion de 2003 (ANASE-6) ont été ramenés au barème 0-5 %. Le tarif moyen pour ANASE-6, en vertu du système CEPT, a maintenant été ramené de 12,76 % à 2,39 %, lorsque la réduction des tarifs a commencé en 1993. Les nouveaux membres de l'ANASE doivent encore descendre aux tarifs de 0-5 % pour les échanges intra-ANASE – Viet Nam en 2006, République démocratique populaire lao et Myanmar en 2008, et le Cambodge en 2010. Dans l'ensemble, en 2003, 87,85 % de tous les produits figurant sur la liste d'inclusion des dix pays membres ont été assortis, à

titre provisoire, de tarifs situés entre zéro et 5 %; quelque 11 % de ces produits ont été assortis de tarifs supérieurs à 5 %. Enfin, les tarifs douaniers seront complètement supprimés en 2010 pour ANASE-6 et en 2015 pour les nouveaux membres, certains produits sensibles bénéficiant d'une certaine souplesse d'application jusqu'en 2018.¹⁷

En ce qui concerne les pays voisins, le 8 octobre 2003, l'Inde et la Chine ont signé un traité d'amitié et de coopération garantissant leur participation à une coopération mutuelle en vue du développement et de l'instauration d'une prospérité et d'une sécurité durable dans la région. Le même jour, l'engagement à promouvoir la coopération économique entre les pays de l'ANASE et la Chine, le Japon et l'Inde, a également été réaffirmé sous la forme d'accords-cadres et de partenariats.¹⁸ Les accords portent sur divers aspects des échanges commerciaux, y compris les questions classées sous le chef de la facilitation des échanges, telles que la coopération douanière, les mesures non tarifaires, les accords de reconnaissance mutuelle, le contrôle de conformité, les procédures d'accréditation et les règlements des normes et des dispositions techniques.

En Asie centrale et occidentale, l'Organisation de coopération économique (OCE) comprend les États signataires suivants : République islamique d'Iran, Pakistan et Turquie, ainsi que l'Afghanistan, l'Azerbaïdjan, le Kazakhstan, le Kirghizistan, le Tadjikistan, le Turkménistan et l'Ouzbékistan, qui ont rejoint l'OCE en 1992. En ce qui concerne le transport multimodal et la facilitation des échanges dans la région OCE, un atelier de trois jours s'est tenu en mai 2004. Durant cet atelier, le Secrétaire général de l'OCE a déclaré que son organisation accordait un rang de priorité élevé au développement des transports et des communications dans la région. Toujours durant cet atelier, il a été recommandé d'établir des partenariats entre le secteur public et le secteur privé, d'établir des liaisons frontalières ainsi que des liaisons commerciales entre les

¹⁷ <http://www.aseansec.org/12021.htm>.

¹⁸ Voir <http://www.aseansec.org/15157.htm>, en ce qui concerne le protocole portant amendement à l'Accord-cadre relatif à la coopération économique globale entre l'Association des nations du Sud-Est asiatique et la République populaire de Chine; <http://www.aseansec.org/15274.htm> en ce qui concerne le cadre du partenariat économique global entre l'association des nations du Sud-Est asiatique et le Japon; et <http://www.aseansec.org/15278.htm> en ce qui concerne l'Accord-cadre sur une coopération économique globale entre la République de l'Inde et l'Association des nations du Sud-Est asiatique.

associations opérant dans le domaine des échanges et du transport, de relever les normes de service et de simplifier les procédures douanières. L'atelier a, pour conclure, adopté un ensemble de recommandations qui prévoient l'harmonisation des politiques commerciales et tarifaires, des procédures douanières, des modalités de formation des fonctionnaires des douanes, l'établissement de liens entre les associations opérant dans le secteur du transport et dans les zones de transit, ainsi que la préparation d'un guide commercial et la mise en place d'un site Web fournissant des informations sur les institutions et activités en matière de commerce, de transport, de transit et de facilitation douanière.

En Asie du Sud, les États membres de l'Association d'Asie du Sud pour la coopération régionale (SAARC), à savoir le Bangladesh, le Bhoutan, l'Inde, les Maldives, le Népal, le Pakistan et Sri Lanka, ont signé en janvier 2004 un accord prévoyant la création d'une zone de libre-échange sud-asiatique (SAFTA). L'accord prévoit la mise en place d'un programme de libérations des échanges qui comporte des nomenclatures et catégories générales en vue de réduire toute une série d'obstacles au commerce au cours des deux prochaines décennies. Dans un premier temps, le tarif nominal de toutes les marchandises échangées à l'échelon intrarégional doit être progressivement réduit de zéro à 5 % en 2016. Ce processus de réduction est prévu pour commencer peu après

l'entrée en vigueur de l'accord en janvier 2006. Les pays membres qui ne sont pas des pays moins développés doivent ramener tous leurs tarifs à 20 % ou moins au cours des deux années suivant l'entrée en vigueur de l'accord. Au cours des cinq années suivantes, les tarifs de ces pays doivent être encore réduits de zéro à 5 %. Les pays membres qui sont des pays moins développés doivent ramener leurs tarifs à 30 % au moins au cours des deux années suivant janvier 2006, et prévoir une nouvelle réduction de zéro à 5 % au cours des huit années suivantes.

Dès 1993, l'Arrangement commercial préférentiel de la SAARC (SAPTA) avait été signé et est entré en vigueur deux ans plus tard. Cet accord était destiné à faciliter le commerce intrarégional en accordant certaines conditions préférentielles aux pays selon leurs besoins de développement. À la différence de l'Accord SAPTA, le nouvel accord visant à mettre en place la zone SAFTA prévoit également des mesures de facilitation des échanges nécessaires pour appuyer et compléter le programme de libéralisation des échanges et d'autres initiatives en rapport avec la réalisation de la zone SAFTA. L'un des buts de ces mesures consiste à mettre en place des procédures permettant un passage fluide et rapide d'un pays à l'autre, de façon que les marchandises et les exploitants franchissant les frontières des pays membres de l'Accord SAARC et le moins possible de délais à attendre. Parmi la liste de mesures,

TABLEAU 49

Le commerce conteneurisé entre les pays du Sud-Est asiatique, 2003
(en EVP)

Pays d'exportation	Pays d'importation												
	Chine	Indonésie	Inde	Hong Kong, Chine	Japon	Malaisie	Philippines	Singapour	Rép. de Corée	Taiwan Province chinoise	Thaïlande	Viet Nam	Totaux
Chine	0	57 872	71 869	720 734	1 041 961	144 926	91 485	156 711	354 039	205 680	59 389	53 105	2 957 771
Indonésie	154 312	0	29 728	60 745	184 992	62 571	39 468	161 317	68 969	65 357	28 341	23 542	879 342
Inde	29 962	8 102	0	17 053	18 811	56 716	12 608	14 244	27 880	7 912	7 234	3 638	204 160
Hong Kong, Chine	80 669	2 788	1 222	0	6 761	3 114	9 171	3 503	2 207	5 510	4 245	1 543	120 733
Japon	502 895	72 111	32 850	349 081	0	105 933	76 813	113 090	224 358	223 735	121 695	36 007	1 858 568
Malaisie	126 816	21 914	93 846	100 454	117 646	0	69 223	0	35 711	65 577	36 060	34 508	701 755
Philippines	43 791	3 093	1 561	23 241	121 514	8 605	0	15 133	33 078	24 667	8 378	1 899	284 960
Singapour	116 799	54 474	54 272	78 472	41 710	80 762	42 972	0	13 653	59 354	76 003	24 501	642 972
Rép. de Corée	504 081	43 675	34 878	139 308	174 896	43 073	55 745	50 468	0	60 366	35 067	72 484	1 214 041
Taiwan Province chinoise	688 334	33 295	8 846	228 297	157 070	80 214	56 006	43 734	32 808	0	39 165	0	1 367 769
Thaïlande	114 917	32 054	24 663	119 830	155 149	47 375	29 838	57 284	30 949	46 823	0	14 046	672 928
Viet Nam	17 744	1 577	1 065	5 495	32 754	8 189	21 965	9 351	30 442	0	892	0	129 474
Totaux	2 380 320	330 955	354 800	1 842 710	2 053 264	641 478	505 294	624 835	854 094	764 981	416 469	265 273	11 034 473

Source : Global Insight, avril 2004, Robert.West@GlobalInsight.com.

TABLEAU 50

Prévisions concernant le commerce conteneurisé entre les pays du Sud-Est asiatique, 2005
(en EVP)

Pays d'exportation	Pays d'importation												
	Chine	Indonésie	Inde	Hong Kong, Chine	Japon	Malaisie	Philippines	Singapour	Rép. de Corée	Taiwan Province chinoise	Thaïlande	Viet Nam	Totaux
Chine	0	79 843	112 682	867 439	1 572 209	202 627	130 472	218 453	535 560	305 410	84 355	75 420	4 184 470
Indonésie	201 304	0	34 762	66 042	197 285	68 666	43 095	174 253	78 599	72 960	31 336	26 087	994 389
Inde	36 142	8 969	0	18 513	19 715	60 932	13 795	15 605	31 462	8 444	8 066	4 006	225 649
Hong Kong, Chine	91 617	2 942	1 318	0	7 123	3 338	9 515	3 828	2 424	5 938	4 580	1 665	134 288
Japon	687 059	77 546	36 995	363 853	0	112 353	79 911	119 746	251 228	240 263	131 537	37 846	2 138 337
Malaisie	162 597	23 923	108 632	109 549	126 409	0	72 095	0	41 317	71 668	41 841	37 239	795 270
Philippines	57 597	3 288	1 794	25 514	124 738	9 582	0	17 002	36 309	27 356	9 350	2 027	314 557
Singapour	151 345	56 340	63 355	87 120	44 420	89 778	46 529	0	15 641	67 883	85 837	26 814	735 062
République de Corée	615 627	48 020	38 253	154 794	185 722	48 959	60 302	55 306	0	68 703	39 853	80 359	1 395 898
Taiwan Province chinoise	805 815	34 594	8 955	240 460	162 214	86 758	58 622	47 519	35 974	0	42 258	0	1 523 169
Thaïlande	152 273	34 852	28 401	131 078	165 595	51 686	32 641	63 873	35 039	52 321	0	15 403	763 162
Viet Nam	24 223	1 693	1 231	5 866	36 302	8 912	25 073	10 211	34 799	0	1 023	0	149 333
Totaux	2 985 599	372 010	436 378	2 070 228	2 641 732	743 591	572 050	725 796	1 098 352	920 946	480 036	306 866	13 353 584

Source : Global Insight, avril 2004, Robert.West@GlobalInsight.com

figure l'Accord de facilitation du transit qui vise à faire en sorte que les pays membres sans littoral comme le Bhoutan et le Népal reçoivent tous les avantages du commerce intrarégional.

B. COMMERCE MARITIME ET DEMANDE DE SERVICES DE TRANSPORT MARITIME EN ASIE

Commerce conteneurisé

Trois grands exportateurs d'Asie méridionale et orientale (tableaux 49 à 51) représentaient conjointement 49,3 % des exportations mondiales conteneurisées en 2003. On prévoit que cette proportion passera à 52,1 % en 2005, sur la base d'une croissance annuelle mondiale de 11,2 % en 2004 et 2005.

Avec 14,4 millions d'EVP en 2003, la Chine est de loin le plus gros exportateur de marchandises conteneurisées. La part de ces pays devrait encore augmenter pour atteindre 18,6 millions d'EVP en 2005, dans l'hypothèse d'une croissance annuelle de près de 18 %, soit le taux le plus élevé de la région. Par ailleurs, la Chine représentera 24 % des exportations

mondiales conteneurisées. En fait, globalement, le flot commercial conteneurisé le plus important sur le plan bilatéral est celui des exportations chinoises à destination des États-Unis. En 2003, ces exportations ont augmenté de 13 % pour atteindre 4,6 millions d'EVP.¹⁹

Au deuxième rang des gros exportateurs d'Asie, figure le Japon, pays pour lequel les exportations conteneurisées devraient croître annuellement de 6,2 % entre 2003 et 2005, pour atteindre 4,5 millions d'EVP en 2005. Le deuxième taux de croissance le plus élevé de la région, avec plus de 9 %, est celui du Viet Nam, dont les exportations conteneurisées devraient atteindre 442 000 EVP en 2005. Les exportations conteneurisées de l'Inde devraient connaître une croissance annuelle relativement faible de 3,8 %, ce qui relègue ce pays à la huitième place les principaux exportateurs du Sud-Est asiatique.

Les échanges commerciaux entre les 12 principaux exportateurs du Sud-Est asiatique représentent plus de la moitié des exportations

¹⁹ *Journal of Commerce*, 7 mai 2004.

conteneurisées pour Singapour (66,7 %), les Philippines (54,4 %) et Taiwan (Province chinoise) (50,9 %). Ces échanges sont moins importants pour l'Inde (14 % des exportations de ce pays), Hong Kong, Chine (20,3 %) et également pour la Chine (22,1 %). Le commerce de ce dernier pays est dominé par ses exportations à destination de l'Amérique du Nord.

Les flux d'échange de marchandises conteneurisées les plus importants à l'intérieur de l'Asie étaient représentés en 2003 par les exportations de la Chine vers le Japon (1 041 961 EVP); venaient ensuite les exportations chinoises de Hong Kong, Chine (720 734 EVP), les exportations de Taiwan (Province chinoise) vers la Chine (688 334 EVP), les exportations de la République de Corée vers la Chine (504 081 EVP) et les exportations japonaises vers la Chine (502 895 EVP). Les importations et exportations chinoises en provenance ou à destination d'autres pays d'Asie sont également celles qui ont connu le taux de croissance le plus élevé. En 2004 et 2005, les exportations chinoises à destination de l'Inde devraient connaître une croissance de 25,2 % par an, les exportations à destination de la République de Corée devraient

augmenter de 23 % et celles à destination du Japon de 22,8 %. Les exportations du Viet Nam vers les 11 autres grands pays du Sud-Est asiatique devraient augmenter de 7,4 %, les exportations du Japon de 7,3 % et les exportations de la République de Corée de 7,2 %. Avec un taux annuel de croissance de 13,4 %, le Japon et la République de Corée ayant les plus fortes perspectives de croissance des exportations en provenance des 11 principaux pays exportateurs d'Asie du Sud-Est (voir le tableau 52).

Services portuaires et services de ligne

Soixante-deux % du débit portuaire mondial de conteneurs sont assurés par l'Asie (estimation fondée sur des données relatives à 2002). En 2003, 20 des 30 principaux ports conteneurisés du monde étaient situés en Asie (tableau 53).

Shenzhen est le port qui, en 2003, a enregistré la croissance absolue la plus élevée de tous les ports mondiaux, avec une augmentation annuelle de 3 millions d'EVP; Salalah (Oman) se plaçait à la 34^{ème} place mondiale, et a enregistré le taux de croissance annuel le plus élevé parmi les 70 principaux ports mondiaux, avec une augmentation de plus de 65 % entre 2002 et 2003.

TABLEAU 51

Exportations conteneurisées des pays du Sud-Est asiatique, 2003 et 2005, prévisions (en EVP et en pourcentages)

	<i>Total des exportations 2003</i>	<i>Total des exportations 2005</i>	<i>Croissance annuelle 2003-2005</i>	<i>Exportations à destination de 11 pays d'Asie, pourcentage du total, 2003</i>	<i>Exportations à destination de 11 pays d'Asie, pourcentage du total, 2005</i>
Chine	13 398 646	18 621 399	17,89	22,08	22,47
Indonésie	2 209 628	2 514 987	6,69	39,8	39,54
Inde	1 452 672	1 564 897	3,79	14,05	14,42
Hong Kong, Chine	594 667	681 825	7,08	20,3	19,7
Japon	3 954 325	4 456 581	6,16	47	47,98
Malaisie	1 679 098	1 931 752	7,26	41,79	41,17
Philippines	524 438	587 277	5,82	54,34	53,56
Singapour	964 371	1 101 162	6,86	66,67	66,75
Rép. de Corée	2 764 818	3 133 394	6,46	43,91	44,55
Taiwan Province chinoise	2 689 246	2 982 094	5,30	50,86	51,08
Thaïlande	1 790 701	2 023 801	6,31	37,58	37,71
Viet Nam	372 531	442 387	8,97	34,76	33,76
Total 12 pays	32 395 141	40 041 556	11,18	34,06	33,35
12 pays, pourcentage mondial	49,33%	52,10%			
Monde	65 666 521	76 859 314	8,19		

Source : Secrétariat de la CNUCED, selon des données fournies par Global Insight, avril 2004.

Hong Kong, Chine, et Singapour sont toujours, et de loin, les principaux ports conteneurisés du monde. La plupart des lignes intercontinentales maritimes reliant l'Asie à l'Europe ou à l'Amérique du Nord font escale dans

ces deux ports. Quoi qu'il en soit, on observe également la multiplication des plateformes complémentaires et des ports d'escale directe secondaires, et la plupart des alliances conclues dans le domaine des services de ligne

TABLEAU 52

Prévisions de croissance du commerce conteneurisé entre pays d'Asie du Sud-Est, 2003-2005
taux de croissance annuel
(en pourcentage)

Pays d'exportation	Pays d'importation												
	Chine	Indonésie	Inde	Hong Kong, Chine	Japon	Malaisie	Philippines	Singapour	Rép. de Corée	Taiwan Province chinoise	Thaïlande	Viet Nam	Totaux
Chine		17,5	25,2	9,7	22,8	18,2	19,4	18,1	23,0	21,9	19,2	19,2	18,9
Indonésie	14,2		8,1	4,3	3,3	4,8	4,5	3,9	6,8	5,7	5,2	5,3	6,3
Inde	9,8	5,2		4,2	2,4	3,7	4,6	4,7	6,2	3,3	5,6	4,9	5,1
Hong Kong, Chine	6,6	2,7	3,9		2,6	3,5	1,9	4,5	4,8	3,8	3,9	3,9	5,5
Japon	16,9	3,7	6,1	2,1		3,0	2,0	2,9	5,8	3,6	4,0	2,5	7,3
Malaisie	13,2	4,5	7,6	4,4	3,7		2,1	0,0	7,6	4,5	7,7	3,9	6,5
Philippines	14,7	3,1	7,2	4,8	1,3	5,5		6,0	4,8	5,3	5,6	3,3	5,1
Singapour	13,8	1,7	8,0	5,4	3,2	5,4	4,1		7,0	6,9	6,3	4,6	6,9
République de Corée	10,5	4,9	4,7	5,4	3,0	6,6	4,0	4,7		6,7	6,6	5,3	7,2
Taiwan Province chinoise	8,2	1,9	0,6	2,6	1,6	4,0	2,3	4,2	4,7		3,9	n.d.	5,5
Thaïlande	15,1	4,3	7,3	4,6	3,3	4,5	4,6	5,6	6,4	5,7		4,7	6,5
Viet Nam	16,8	3,6	7,5	3,3	5,3	4,3	6,8	4,5	6,9	n.d.	7,1		7,4
Totaux	12,0	6,0	10,9	6,0	13,4	7,7	6,4	7,8	13,4	9,7	7,4	7,6	10,0

Source : Secrétariat de la CNUCED, selon des données fournies par Global Insight, avril 2004.

tendent à proposer des routes de remplacement, ainsi qu'on peut le voir d'après le graphique 14. Port Klang et Tanjung Pelepas figurant dans le premier cadre, par exemple, sont devenues des plateformes importantes associées à des réseaux de collecte denses. Laem Chabang est surtout un port d'escale directe sur les grandes routes interrégionales et sur les services intrarégionaux de cabotage.

Compte tenu de la concurrence des pays voisins, les ports de Singapour et de Hong Kong, Chine, ont l'avantage d'attirer déjà le nombre le plus élevé des services de ligne. Cette activité, par elle-même, entraîne des économies d'échelle et permet d'obtenir les plus hauts niveaux d'interconnexions, ce qui accroît l'attrait de ces ports en tant que ports d'escale.

Quoi qu'il en soit, les nouveaux arrivants ont pu capturer des parts commerciales prises sur les grandes plateformes traditionnelles. Port Klang en Malaisie, par exemple, a pu attirer un trafic de transbordement qui se faisait précédemment à Singapour, et Shenzhen a assuré les échanges internationaux chinois qui, les années précédentes, passaient à Hong Kong, Chine.

Afin de demeurer concurrentiel dans le domaine du transbordement, la Malaisie a effectivement levé les restrictions au cabotage pour les principales routes des services de ligne. Les compagnies internationales de services de ligne sont autorisées à charger des marchandises dans les ports secondaires malaisiens et à assurer le transbordement, par exemple, à Port Klang ou à Tanjung-Pelepas. Plus au nord, Gwang Yang en

République de Corée espère tirer avantage des restrictions au cabotage imposées dans les pays voisins. En particulier, ce port a pour ambition de servir de grandes plateformes de transbordement pour le commerce à destination ou en provenance du Japon et des ports de la Chine du Nord. Pour les quatre premiers mois de 2004, Gwang Yang a connu une croissance de 24 % par rapport à la même période de 2003.

La situation des pays d'Asie et de leurs ports dans les réseaux mondiaux de services de ligne est aussi illustrée par le tableau 54 qui décrit la capacité en EVP des compagnies assurant des services de ligne et le déploiement de leurs navires. La Chine (3,7 millions d'EVP), Hong Kong, Chine (3,5 millions d'EVP) et Singapour (2,4 millions d'EVP) sont les trois systèmes économiques déployant le plus de navires à cet égard.

TABLEAU 53

Les 20 plus importants ports à conteneurs d'Asie en 2001, 2002 et 2003

Classement		Port	Pays	2001 EVP	2002 EVP	2003 EVP	Pourcentage de croissance 2002-2003
Monde	Asie						
1	1	Hong Kong	Chine	17 900	19 144	20 450	6,82
2	2	Singapour	Singapour	15 520	16 941	18 100	6,84
3	3	Shanghai	Chine	6 330	8 612	11 370	32,03
4	4	Shenzhen	Chine	5 079	7 614	10 650	39,87
5	5	Busan	République de Corée	8 073	9 453	10 368	9,68
6	6	Kaoshiung	Taiwan Province de Chine	7 540	8 493	8 844	4,13
11	7	Dubaï	Émirats arabes unis	3 502	4 194	5 152	22,84
12	8	Port Kelang	Malaisie	3 760	4 533	4 840	6,77
14	9	Qingdao	Chine	2 639	3 410	4 230	24,05
16	10	T. Pelepas	Malaisie	2 049	2 669	3 487	30,65
17	11	Tokyo	Japon	2 750	3 028	3 314	9,45
19	12	Laem Chab.	Thaïlande	2 367	2 749	3 180	15,68
21	13	Tianjin	Chine	2 011	2 408	3 020	25,42
22	15	Ningbo	Chine	1 213	1 859	2 772	49,11
23	14	Guangzhou	Chine	1 628	2 173	2 760	27,01
24	16	Djakarta	Indonésie	2 222	2 398	2 758	15,01
26	17	Manille	Philippines	2 296	2 462	2 561	4,02
28	18	Yokohama	Japon	2 304	2 365	2 503	5,84
29	19	Xiamen	Chine	1 295	1 754	2 330	32,84
30	20	Port J. Nehru	Inde	1 462	1 946	2 269	16,6

Source : Cargo Systems, août 2004; Dyna Liner, mai 2004; Ministère de la communication de la République populaire de Chine; site Web des compagnies.

Note : Singapour comprend PSA Corp et Jurong port. Shenzhen comprend Chiwan, Shekou et Yantian.

Les ports de ces pays ou territoires ainsi que les ports de Malaisie et de Taiwan, province chinoise, sont les seuls qui soient actuellement utilisés comme ports d'escale par les grands porte-conteneurs en service dans le monde et ayant une capacité indiquée de 8 063 EVP. Bien que Singapour attire les plus gros porte-conteneurs du

monde, la taille moyenne des navires faisant escale à Singapour est en fait relativement faible (2 606 EVP). En effet, Singapour est essentiellement un port de transbordement qui dépend énormément des liaisons entre des services d'acheminement principaux et les services d'apport régionaux, ces derniers tendant à utiliser des navires

relativement petits. Hong Kong, Chine, en revanche, accueille en moyenne les navires les plus gros du fait que ce port achemine une part bien moindre des marchandises transbordées et fait plutôt place aux importations et aux exportations de la Chine continentale, tout en assurant la réexportation depuis sa zone franche.

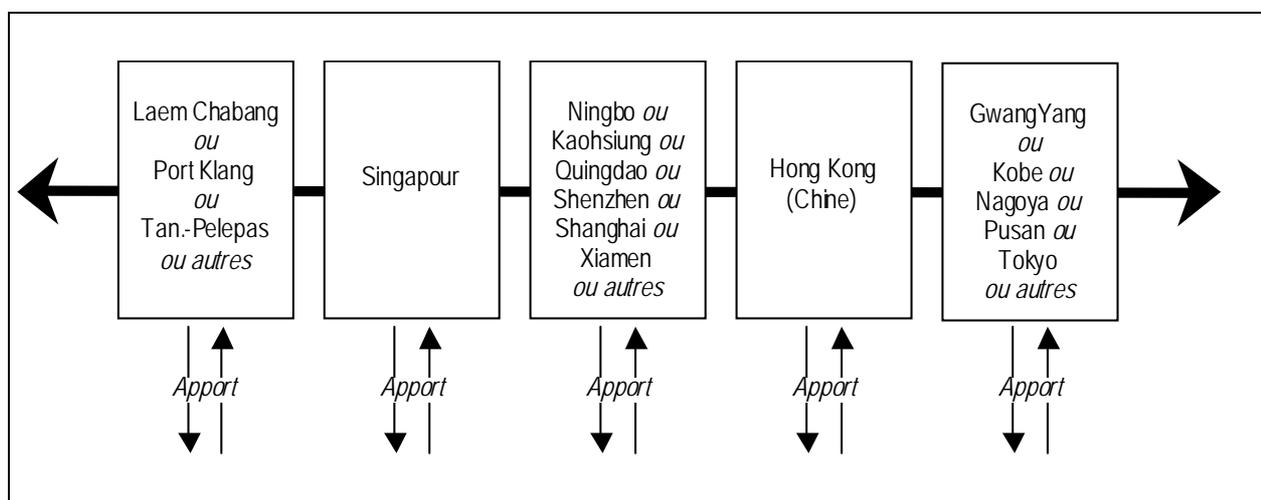
Si nous considérons le déploiement de la flotte sur les principales routes maritimes intra-Asie (tableau 55), nous constatons que la plus forte capacité (741 879 EVP) est réservée aux routes allant de l'Asie orientale à l'Asie du Nord-Est (vient ensuite la route Extrême-Orient-Moyen-Orient. Cette dernière route fait partie de la principale route est-ouest et est parcourue en moyenne par des

navires de très gros tonnage. Les petits navires sont affectés à des routes qui assurent essentiellement des services d'apport, par exemple le cabotage en Asie du Sud-Est et les services joignant le Nord-Est au Sud-Est de l'Asie.

Comme on l'a déjà vu au chapitre 4, les taux d'affrètement pour le commerce asien avec l'Europe et l'Amérique du Nord sont fortement influencés par la demande et l'offre globales, ainsi que par les déséquilibres commerciaux. L'excédent commercial de l'Asie par rapport à l'Amérique du Nord et à l'Europe se reflète dans des taux d'affrètement qui sont deux fois plus élevés pour les exportations de l'Asie que pour ses importations.

GRAPHIQUE 14

Répartition des ports d'escale du Sud-Est asiatique



Source : CNUCED, sur la base d'une présentation du Shigeru Yoshida dans "Structural changes of container route network in East Asia", au III^{ème} Forum portuaire international, Gwang Yang, République de Corée, avril 2004.

C. L'OFFRE DE SERVICES MARITIMES EN ASIE

Les pays d'Asie sont très présents dans la plupart des secteurs maritimes (graphique 15). Toutefois, tous les pays ne participent pas de la même manière à tous les secteurs; au contraire, certains pays se spécialisent dans certains secteurs maritimes. La situation dans les divers secteurs maritimes et la participation des pays et des compagnies d'Asie seront examinées ci-dessous, l'accent étant mis plus particulièrement sur le trafic par conteneur.

Compagnies assurant des services de ligne

Seize des 25 principales compagnies maritimes mondiales assurant des services de ligne

et 28 des 50 principales compagnies sont basées en Asie. Le tableau 56 donne la liste des 16 compagnies maritimes d'Asie ayant la plus forte capacité EVP en exploitation.

Les plus importantes compagnies d'Asie en termes de capacité de transport par conteneurs sont Evergreen (Taiwan Province chinoise), APL (Singapour), Hanjin (République de Corée), NYK (Japon) et COSCO (Chine). Les carnets de commande les plus remplis sont ceux de China Shipping (Chine), Evergreen, COSCO, K-line (Japon) et MOL (Japon). Si l'on compare la flotte commandée avec celle qui est actuellement exploitée, on constate que les projections de croissance les plus élevées sont celles de China Shipping, COSCO, K-line (Taiwan Province chinoise) et MOL. China Shipping est la seule

TABLEAU 54

Répartition des porte-conteneurs dans les pays d'Asie, mai 2004

<i>Pays</i>	<i>Répartition de la flotte</i>		<i>Capacité EVP par navire</i>		<i>Nombre de services de ligne réguliers</i>
	<i>EVP</i>	<i>Navires</i>	<i>Maximum</i>	<i>Moyenne</i>	
Bahreïn	14 088	9	2 672	1 565	9
Bangladesh	22 209	37	1 034	600	20
Brunei Darussalam	7 478	18	802	415	12
Cambodge	8 999	15	1 158	600	16
Chine	3 678 340	1 188	8 063	3 096	827
Chypre	64 617	72	3 250	897	44
Géorgie	3 000	6	700	500	6
Hong Kong, Chine	3 544 505	1 115	8 063	3 179	717
Inde	435 954	237	6 420	1 839	184
Indonésie	256 692	189	3 842	1 358	175
Iran, République islamique d'	84 916	50	3 300	1 698	31
Irak	886	6	380	148	9
Israël	175 137	99	4 992	1 769	60
Japon	1 860 586	752	6 600	2 474	540
Jordanie	46 232	34	3 091	1 360	24
Corée, République de	1 967 683	699	6 978	2 815	546
Koweït	14 878	10	2 672	1 488	13
Liban	47 327	62	1 911	763	36
Malaisie	1 773 835	621	8 063	2 856	452
Maldives	6 624	10	1 158	662	7
Myanmar	6 933	15	712	462	10
Oman	213 712	79	6 420	2 705	34
Pakistan	224 614	109	4 038	2 061	82
Philippines	122 806	131	1 923	937	117
Qatar	3 809	11	841	346	4
Arabie saoudite	791 020	280	6 750	2 825	144
Singapour	2 381 624	914	8 063	2 606	656
Sri Lanka	725 181	263	5 774	2 757	167
République arabe syrienne	32 589	48	1 911	679	29
Taiwan Province chinoise	1 959 434	629	8 063	3 115	403
Thaïlande	362 511	202	6 200	1 795	145
Turquie	221 410	208	4 350	1 064	139
Émirats arabes unis	724 792	276	6 750	2 626	177
Viet Nam	85 702	93	1 888	922	95
Yémen	117 821	46	5 762	2 561	35

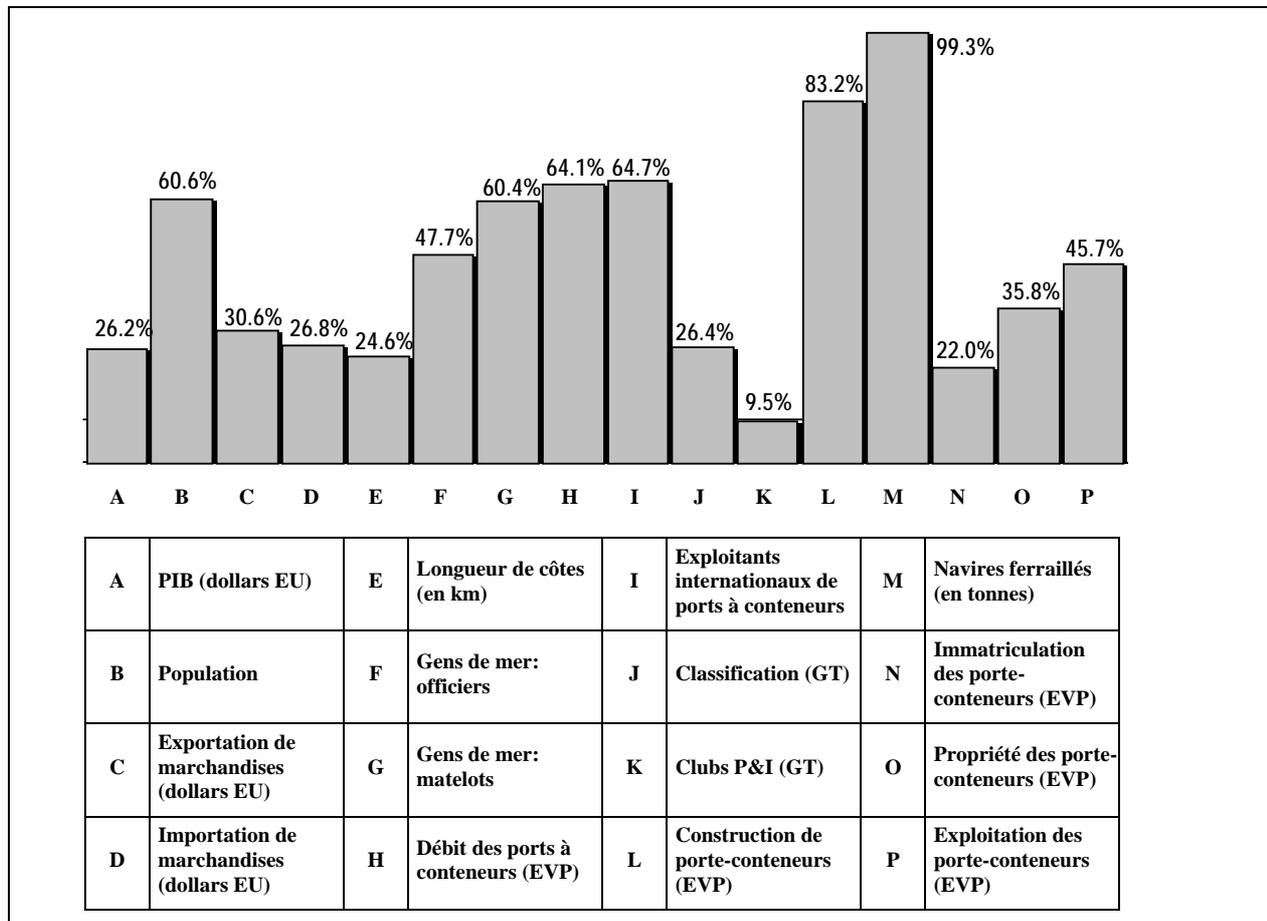
Source : www-ci-online.co.uk, 30 avril 2004.

Note : La répartition de la flotte indique le nombre de navires et la capacité EVP totale de l'ensemble des navires déployés sur les services de ligne réguliers faisant escale dans les ports des pays considérés.

GRAPHIQUE 15

Profil maritime de l'Asie

(pourcentage des totaux mondiaux)



Source : CNUCED, selon des données fournies par diverses sources. Pour plus de détails, voir le texte. Les données concernent l'année 2004 ou la dernière année pour laquelle des informations sont disponibles. Pour plus de détails sur les sources et les années, voir le texte.

TABLEAU 55

Déploiement de la flotte de porte-conteneurs sur les routes intra-Asie, avril 2004

Route	Navires déployés	EVP déployés	Taille moyenne des navires
Asie de l'Est – Asie du Nord-Est	374	741 879	1 984
Extrême-Orient – Moyen-Orient	186	632 201	3 399
Extrême-Orient – Sous-continent indien	233	631 196	2 709
Cabotage dans l'Est asiatique	274	622 246	2 271
Est asiatique – Asie du Sud-Est	305	616 414	2 021
Sous-continent indien – Asie du Sud-Est	145	320 148	2 208
Sous-continent indien – Moyen-Orient	125	291 363	2 331
Asie du Nord-Est – Sud-Est asiatique	177	283 543	1 602
Extrême-Orient – Mer rouge	71	244 854	3 449
Cabotage dans le Sud-Est asiatique	192	236 349	1 231

Source : Containerisation International Online, 30 avril 2004.

TABLEAU 56

Compagnies assurant des services de ligne en Asie

Classement mondial	Nom de la compagnie	Pays/territoire	EVP existants	EVP existants, en % du total mondial	Porte-conteneurs existants	Taille moyenne des navires existants	EVP en commande	EVP en commande en % des EVP existants	Porte-conteneurs en commande	Taille moyenne des navires en commande	Taille moyenne des navires en commande en % de la taille moyenne des navires existants
3	Evergreen	Taiwan Province chinoise	455 000	5,91	158	2 880	152 000	33	22	6 909	240
6	APL	Singapour	287 000	3,73	87	3 299	29 000	10	6	4 833	147
7	Hanjin	République de Corée	287 000	3,73	78	3 679	72 000	25	10	7 200	196
8	NYK	Japon	260 000	3,38	95	2 737	82 000	32	10	8 200	300
9	COSCO	Chine	232 000	3,01	107	2 168	131 000	56	20	6 550	302
10	China Shipping	Chine	218 000	2,83	102	2 137	239 000	110	38	6 289	294
11	OOCL	Hong Kong, Chine	204 000	2,65	56	3 643	79 000	39	11	7 182	197
12	K-line	Japon	198 000	2,57	66	3 000	107 000	54	19	5 632	188
14	ZIM	Israël	187 000	2,43	85	2 200	28 000	15	6	4 667	212
15	MOL	Japon	181 000	2,35	58	3 121	83 000	46	12	6 917	222
18	Yang Ming	Taiwan Province chinoise	160 000	2,08	58	2 759	64 000	40	18	3 556	129
20	Hyundai	République de Corée	141 000	1,83	37	3 811	34 000	24	5	6 800	178
21	PIL	Singapour	117 000	1,52	91	1 286	26 000	22	12	2 167	169
22	Wan Hai	Taiwan Province chinoise	97 000	1,26	67	1 448	52 000	54	18	2 889	200
23	UASC	Émirats arabes unis	76 000	0,99	34	2 235	-	0	-	n.d.	n.d.
25	IRISL	Iran, République islamique d'	53 000	0,69	57	930	19 000	36	8	2 375	255

Source : Calculs de la CNUCED, d'après des données fournies par Dyna Liners 20/2004, mai.

compagnie, parmi les 25 leaders mondiaux, dont le carnet de commande représente en fait un tonnage plus important que celui de la flotte armée ou exploitée actuellement²⁰

Hyundai (République de Corée), Hanjin, OOCL (Hong Kong, Chine), APL et MOL sont les compagnies possédant les plus gros navires de la flotte existante. En ce qui concerne les navires en commande, les compagnies ayant commandé les plus gros navires seront NYK, Hanjin, OOCL,

MOL et Evergreen. IRISL (République islamique d'Iran), PIL (Singapour), Wan Hai et China Shipping ont les plus petits navires existants, du fait que ces compagnies se spécialisent dans le trafic régional et d'apport. Toutefois, IRISL et China Shipping figurent également parmi les compagnies pour lesquelles on prévoit le plus fort taux de croissance de la taille moyenne des navires; il en va de même pour COSCO, NYK et Evergreen.

Conjointement, les 16 premières compagnies assurant des services de ligne en Asie possèdent 41 % de la capacité actuelle en EVP. La taille moyenne des navires en commande est de 5 567 EVP, soit plus du double de la taille moyenne des navires existants.

²⁰ Le carnet de commande n'est qu'un indicateur de la croissance prévue car, une fois que les navires sont livrés, ils peuvent être vendus ou affrétés, ou peuvent remplacer la capacité de transport EVP actuelle.

TABLEAU 57

Flotte des pays en développement d'Asie battant pavillon national, janvier 2004

État du pavillon		Âge des navires					Total général
		0-4 ans	5-9 ans	10-14 ans	15-19 ans	20 ans et plus	
Arabie saoudite	Nombre de navires	0%	6%	0%	9%	85%	65
	Tpl	0%	11%	0%	3%	86%	1 722 728
	Taille moyenne des navires, en tpl		48 560		8 257	26 890	26 504
Bahreïn	Nombre de navires	7%	13%	0%	0%	80%	15
	Tpl	48%	31%	0%	0%	20%	317 248
	Taille moyenne du navire, en tpl	153 019	49 924			5365	21 150
Brunéi	Nombre de navires	11%	11%	33%	11%	33%	9
	Tpl	8%	16%	47%	4%	26%	3 105
	Taille moyenne des navires, en tpl	250	500	482	118	264	345
Cambodge	Nombre de navires	1%	0%	3%	9%	87%	591
	Tpl	0%	0%	2%	3%	95%	2 831 501
	Taille moyenne des navires, en tpl	2 835	3 000	2 655	1 739	5 191	4 791
Corée, République de	Nombre de navires	2%	8%	14%	24%	52%	810
	Tpl	1%	21%	18%	34%	26%	9 592 313
	Taille moyenne des navires, en tpl	4 694	29 835	15 492	17 141	5 977	11 842
Émirats arabes unis	Nombre de navires	2%	7%	6%	7%	78%	101
	Tpl	12%	12%	4%	2%	70%	868 837
	Taille moyenne des navires, en tpl	53 266	14 898	5 170	2 506	7 715	8 602
Hong Kong, Chine	Nombre de navires	23%	28%	17%	10%	22%	699
	Tpl	32%	27%	21%	9%	12%	34 213 042
	Taille moyenne des navires, en tpl	66 671	46 959	60 825	45 099	25 915	48 946
Inde	Nombre de navires	5%	14%	15%	18%	48%	374
	Tpl	9%	11%	19%	27%	35%	10 690 939
	Taille moyenne des navires, en tpl	50 459	21 154	36 018	44 072	20 557	28 585
Indonésie	Nombre de navires	1%	3%	6%	5%	85%	1405
	Tpl	2%	2%	4%	10%	82%	4 416 795
	Taille moyenne des navires, en tpl	7 364	1 948	2 076	5 944	3 052	3 144
Iran, République islamique d'	Nombre de navires	19%	16%	4%	18%	43%	153
	Tpl	49%	26%	0%	10%	15%	8 184 165
	Taille moyenne des navires, en tpl	139 030	85 885	3 530	28 967	18 210	53 491
Irak	Nombre de navires	0%	0%	0%	0%	100%	19
	Tpl	0%	0%	0%	0%	100%	140 727
	Taille moyenne des navires, en tpl					7 407	7 407
Jordanie	Nombre de navires	0%	0%	0%	33%	67%	9
	Tpl	0%	0%	0%	13%	87%	379 095
	Taille moyenne des navires, en tpl				16 793	54 786	42 122

TABLEAU 57 (suite)

État du pavillon		Âge des navires					Total général
		0-4 ans	5-9 ans	10-14 ans	15-19 ans	20 ans et plus	
Koweït	Nombre de navires	2%	9%	13%	15%	62%	47
	Tpl	3%	21%	33%	12%	31%	3 455 275
	Taille moyenne des navires, en tpl	105 857	180 165	189 920	58 554	37 219	73 516
Liban	Nombre de navires	0%	1%	0%	3%	96%	72
	Tpl	0%	0%	0%	13%	87%	238 062
	Taille moyenne des navires, en tpl		800		15345	2994	3 306
Malaisie	Nombre de navires	3%	20%	15%	10%	53%	457
	Tpl	9%	42%	19%	9%	21%	6 528 753
	Taille moyenne des navires, en tpl	41 269	30 798	18 061	12 714	5 745	14 286
Maldives	Nombre de navires	0%	0%	7%	4%	89%	45
	Tpl	0%	0%	1%	2%	97%	80 455
	Taille moyenne des navires, en tpl			277	966	1 942	1 788
Myanmar	Nombre de navires	4%	20%	0%	10%	66%	50
	Tpl	23%	39%	0%	23%	15%	637 002
	Taille moyenne des navires, en tpl	72 917	24 897		29 497	2 870	12 740
Oman	Nombre de navires	0%	0%	0%	0%	100%	7
	Tpl	0%	0%	0%	0%	100%	1 017
	Taille moyenne des navires, en tpl					145	145
Pakistan	Nombre de navires	0%	0%	12%	18%	71%	17
	Tpl	0%	0%	0%	38%	61%	485 195
	Taille moyenne des navires, en tpl			542	62 247	24 781	28 541
Philippines	Nombre de navires	4%	9%	8%	12%	67%	872
	Tpl	30%	28%	10%	9%	23%	6 598 746
	Taille moyenne des navires, en tpl	51 909	23 702	10 277	5 303	2 578	7 567
Qatar	Nombre de navires	26%	17%	9%	4%	43%	23
	Tpl	18%	34%	18%	12%	18%	760173
	Taille moyenne des navires, en tpl	22255	64788	69058	91717	13766	33051
République arabe syrienne	Nombre de navires	1%	1%	0%	3%	95%	166
	Tpl	2%	1%	0%	9%	88%	687 546
	Taille moyenne des navires, en tpl	6 175	8 650		12 616	3 819	4 142
Singapour	Nombre de navires	14%	25%	18%	12%	31%	916
	Tpl	21%	27%	27%	9%	16%	34 838 480
	Taille moyenne des navires, en tpl	57191	40316	58076	28369	19717	38 033
Sri Lanka	Nombre de navires	0%	0%	0%	17%	83%	23
	Tpl	0%	0%	0%	9%	91%	175 362
	Taille moyenne des navires, en tpl				3 771	8 436	7 624
Thaïlande	Nombre de navires	6%	5%	3%	13%	74%	421
	Tpl	1%	9%	5%	23%	61%	3 271 847
	Taille moyenne des navires, en tpl	1 653	14 065	14 018	14 291	6 467	7 772
Yémen	Nombre de navires	0%	0%	0%	0%	100%	9
	Tpl	0%	0%	0%	0%	100%	114 771
	Taille moyenne des navires, en tpl					12 752	12 752

Source : Lloyds Register Fairplay. Sont compris tous les types de navires assurant des services commerciaux de 100 tpl et plus.

Propriété des porte-conteneurs

Les compagnies assurant des services de ligne ont tendance à affréter une grande proportion de leurs navires auprès d'armateurs non exploitants, dont beaucoup sont basés en Europe. La proportion de capacité possédée par la compagnie maritime elle-même est généralement plus élevée en Asie qu'en Europe. Début 2004, les plus importants armateurs asiens étaient Evergreen (Taiwan Province chinoise), COSCO (Chine), APL (Singapour), NYK (Japon) et K-Line (Japon).²¹

Navires battant pavillon national

En ce qui concerne les pays en développement d'Asie (tableau 57), l'Indonésie est le pays qui possède le plus de navires battant pavillon national (1 405 unités); viennent ensuite Singapour (916), les Philippines (872), la République de Corée (810), Hong Kong, Chine (699) et le Cambodge (591). S'agissant de la capacité de transport de fret, les plus importantes flottes battant pavillon national sont celles de Singapour (34,8 millions de tpl), suivie par Hong Kong, Chine (34,2), l'Inde (10,7), la République de Corée (11,6), l'Iran (8,2) et les Philippines (6,6).

Quant à la taille moyenne des navires en tpl, les plus gros navires sont ceux du Koweït (73 516 tpl en moyenne); viennent ensuite la République islamique d'Iran (53 491), Hong Kong, Chine (48 946), la Jordanie (42 122), Singapour (38 033) et le Qatar (33 051). Quant à l'âge des navires, le Qatar possède la plus forte proportion de navires neufs, c'est-à-dire de navires ayant de zéro à quatre ans d'âge (26,1 %); viennent ensuite Hong Kong, Chine (23,2 %), la République islamique d'Iran (19 %), Singapour (13,8 %) et le Brunéi (11,1 %). Tous les navires battant pavillon de l'Irak, d'Oman et du Yémen ont 20 ans ou plus.

Construction de porte-conteneurs

Neuf des dix principaux constructeurs de conteneurs sont implantés en Asie. Les cinq plus importants chantiers navals sont en République de Corée (Hyundai H.I., Samsung S.B., Hyundai Samho, Hanjin H.I. et Daewoo S.B.). D'autres chantiers de construction navale d'Asie figurant parmi les dix leaders sont Ishikawajima-Harima Heavy Industries (Japon), CSBS (Taiwan Province chinoise), Hyundai Mipo (République de Corée) et Mitsubishi H.I. (Japon). Pris ensemble, tous les

²¹ Source: Clarkson Research Studies, mars 2004.

chantiers navals de la République de Corée construisent 62,3 % des EVP en commande, et l'ensemble des chantiers navals d'Asie ont 83,2 % de parts du marché. Le Japon est le deuxième plus gros constructeur de navires, la Chine occupant la quatrième place.²²

Sociétés de classification

Dix des 25 plus importantes sociétés de classification sont situées en Asie. Conjointement, elles sont responsables de 26 % des classifications mondiales de navires de commerce. La plus importante société d'Asie est basée au Japon; viennent ensuite des sociétés implantées en Chine, en République de Corée, en Indonésie, à Taiwan Province chinoise et en Inde.²³

Clubs P&I

La majorité des clubs P&I (Protection et Indemnisation) sont basés au Royaume-Uni. Le club asien le plus important est basé au Japon.²⁴

Fabrication de conteneurs

Quelque 90 % de tous les conteneurs sont fabriqués en Chine. Les deux constructeurs les plus importants sont CIMC et Singamas.²⁵

Fabrication de grues navire-sol

Début 2004, on recensait quelque 250 grues de ce type dans le monde entier. Le plus gros fournisseur de ce matériel est de loin la société ZPMC, basée à Shanghai, Chine. Cette société possède maintenant 55 % des parts de marché, contre 32 % il y a un an. Les trois autres principaux fabricants sont européens, encore que la fabrication ait souvent lieu en Chine, en Malaisie et dans d'autres pays d'Asie.²⁶

Exploitants de ports à conteneurs

Les parts de marché des exploitants portuaires mondiaux ont augmenté ces dernières années, notamment en raison de la privatisation

²² Source: CNUCED, d'après des données de Clarkson Research Studies, avril 2004.

²³ Source: CNUCED, d'après des données de LR-Fairplay, janvier 2003.

²⁴ Source: CNUCED, d'après des données de Bow Wave E-newsletter, mars 2004.

²⁵ Voir le chapitre 6.

²⁶ Source: CNUCED, d'après des données de Cargo Systems, février 2004.

d'installations appartenant antérieurement à l'État, et également en raison des fusions et des acquisitions. La moitié des dix principaux exploitants portuaires sont associés à des compagnies maritimes. Parmi celles-ci, Evergreen, COSCO et Hanjin sont les trois plus importants exploitants portuaires d'Asie. D'autres exploitants sont liés à un important port à conteneurs. Hutchison, le principal exploitant portuaire du monde, a commencé à Hong Kong, Chine, PSA à Singapour et ICTSI aux Philippines.²⁷

Ferraillage de navires

La quasi-totalité des opérations de ferraillage de navires ont lieu en Asie. L'Inde, le Bangladesh, la Chine et le Pakistan, pris conjointement, représentaient, entre 1994 et 2002, 97 % des activités mondiales de casse de navires. D'autres systèmes économiques d'Asie participant dans une certaine mesure à ce secteur sont la Turquie, le Viet Nam, les Philippines et Taiwan Province chinoise. En 2003, les activités de ferraillage de la Chine ont doublé, en partie en raison du bond de la demande nationale d'acier. Début 2004, les prix des navires envoyés à la casse ont considérablement augmenté à la suite de l'augmentation globale du prix des navires (voir le chapitre 4); le Bangladesh et la Chine sont deux pays qui ont acheté plus de gros pétroliers pour leurs chantiers de démolition que l'Inde.²⁸

Équipages

Soixante pour cent des matelots du monde proviennent d'Asie, et notamment des Philippines, suivies par l'Indonésie, la Turquie, la Chine et l'Inde. En ce qui concerne les officiers, les Philippines et l'Indonésie sont encore les principaux pays d'origine, suivis par le Japon, la Turquie et l'Inde. Globalement, il y a deux fois plus de matelots que d'officiers parmi les gens de mer. En moyenne, les pays d'Asie fournissent 2,5 fois plus de matelots que d'officiers; seule la République de Corée, le Japon et Taiwan Province

chinoise fournissent plus d'officiers que de matelots.²⁹

Profils maritimes nationaux

Ainsi qu'on l'a vu plus haut, les différentes activités commerciales maritimes sont concentrées dans certains pays d'Asie. Cette évolution a conduit à une situation où quelques pays d'Asie se spécialisent dans certains secteurs. Le tableau 58 illustre la participation des pays d'Asie à différents secteurs maritimes, en pourcentage du total mondial.

Un pourcentage élevé des gens de mer du monde sont des ressortissants des Philippines, de l'Indonésie et de la Turquie. Pour quelques pays plus petits comme la Géorgie et Sri Lanka, l'offre de gens de mer est également relativement importante; en d'autres termes, ces pays participent davantage à l'offre de gens de mer qu'à d'autres activités commerciales maritimes. Le Liban et la République arabe syrienne ont une participation relativement importante à l'offre d'officiers.

La Chine est le pays assurant de loin le plus gros débit de conteneurs de tous les ports d'Asie. Singapour et Hong Kong, Chine, participent essentiellement aux activités maritimes par le biais de leurs sociétés internationales respectives d'exploitation portuaire – Port of Singapore Authority et Hutchison Port Holdings – qui exploitent non seulement leur port national traditionnel, mais ont également élargi leurs activités et investi également dans des concessions et des privatisations portuaires à l'étranger.

Au Japon, la plus grosse part du marché est détenue par la société de classification Nippon Kaiji Kyokai. La République de Corée a, de loin, la plus importante part du marché des activités de construction de porte-conteneurs. L'Inde, le Bangladesh et le Pakistan possèdent les plus grosses parts du marché du ferraillage de navires.

À l'exception de Singapour, la plupart des pays d'Asie font immatriculer une grande partie de leur flotte dans des pays étrangers. Quelques petits pays, notamment le Cambodge, sont des pays de libre immatriculation.

²⁷ Source: CNUCED, d'après des données de Dyna Liners (2004), citant des consultants maritimes de Drewry (2003).

²⁸ Source: CNUCED, d'après des données de l'Agence danoise pour la protection de l'environnement, http://www.mst.dk/udgiv/publications/2003/87-7972-588-0/html/kap02_eng.htm. Les données concernent les totaux pour 1994-2002. Les informations pour 2003 et 2004 sont disponibles sur CI-Online, 30 avril 2004, et sur la liste Lloyd's, 16 avril 2004.

²⁹ Source: CNUCED, d'après des données actualisées en 2000 sur la main-d'œuvre BIMCO/ISF. Ces derniers mois, des exigences plus strictes en matière de visas applicables aux gens de mer de certains pays à population majoritairement musulmane, ont entraîné une certaine évolution des structures traditionnelles d'emploi.

TABLEAU 58 (suite)

Pays ou territoire	Gens de mer : officiers	Gens de mer : matelots	Débit des ports à conteneurs (EVP)	Exploitants internationaux de ports à conteneurs (EVP)	Classification (GT)	Construction de porte-conteneurs (EVP)	Ferraillage de navires (tonnes)	Immatri-culation de porte-conteneurs (EVP)	Propriété de porte-conteneurs (EVP)	Exploitation de porte-conteneurs (EVP)
Singapour	0,160	0,065	6,308	18,792		0,440		4,361	5,129	4,605
Sri Lanka	0,154	1,212	0,663					0,039	0,026	0,010
Taiwan Province chinoise	1,073	0,329	4,357	4,744	0,131	3,900	0,091	0,669	5,351	7,522
Turkménistan								0,003	0,003	0,004
Turquie	3,543	5,847	0,667		0,021		1,103	0,668	0,886	0,797
Viet Nam	0,624	0,504	0,533		0,001		1,083	0,119	0,126	0,096
Yémen	0,007	0,003	0,146					0,000	0,002	0,000

Source : CNUCED, d'après des données provenant de diverses sources. Pour plus de détails, voir le texte. Les chiffres sont des estimations fondées sur les données de 2004 ou sur les dernières informations disponibles. Chaque participation maximale estimative nationale figure en gras.

Taiwan Province chinoise possède, essentiellement par l'intermédiaire du groupe Evergreen, la plus grosse part de marché des activités de conteneurisation. Comme les autres principaux exploitants de Chine, la République de Corée et le Japon, ces compagnies maritimes exploitent généralement des flottes qu'elles ne possèdent qu'en partie, et affrètent une grande proportion des navires exploités. En revanche, Singapour et Hong Kong, Chine, possèdent davantage de parts de marché dans le domaine de la conteneurisation que dans celui de l'exploitation des porte-conteneurs.

D. ÉTUDE DE CERTAINS CAS

Évolution des transports en Chine

Dans plusieurs des chapitres précédents, l'évolution de la Chine a été mentionnée comme jouant un rôle particulièrement important en ce qui concerne l'offre et la demande de services maritimes. S'agissant de l'offre, les compagnies de navigation chinoises (tableau 56) figurent parmi celles qui se développent le plus rapidement, et le pays abrite les plus importants fabricants de conteneurs et de grues. En ce qui concerne la demande, les exportations chinoises conteneurisées croissent au rythme de près de 18 % par an et représentent actuellement près du quart du total mondial (tableau 51). De ce fait, les ports chinois figurent également parmi ceux qui se développent le plus rapidement dans le monde, avec des

augmentations annuelles du débit portuaire se situant entre environ 18 et 153 % dans les ports principaux (tableau 59).

Quant au volume, 70,5 % du débit des ports chinois sont assurés par le trafic de cabotage, et 37,7 % par les ports intérieurs (graphique 16). En 2003, le débit portuaire du commerce étranger a augmenté de 23,7 % et le débit du cabotage de 15,5 %. Par rapport à l'année précédente, la croissance du port de Shanghai pour le premier trimestre de 2004 aurait été de 26,5 %.

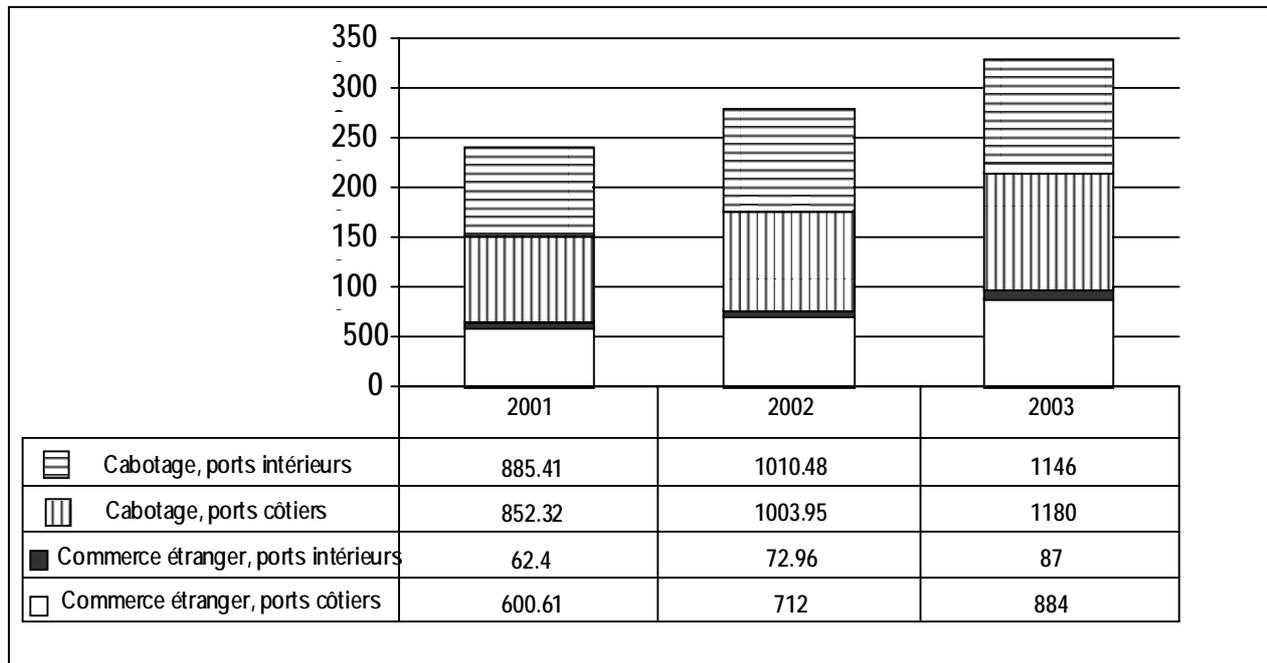
La Chine figure parmi les quelques pays d'Asie qui participent pratiquement à l'ensemble des sous-secteurs maritimes, ainsi qu'on peut le voir d'après le tableau 58. Pour mettre cette participation en perspective, le graphique 17 montre un profil maritime de la Chine, y compris la participation du pays à la production, au commerce et aux exportations conteneurisées sur le plan global.

En dépit du rôle important qu'elle joue en termes absolus, par comparaison avec son poids relatif au regard de la population mondiale, la Chine n'occupe actuellement qu'une part relativement restreinte du marché dans maints secteurs maritimes. Ce pays est très présent dans les exportations conteneurisées, surtout en raison de ses échanges commerciaux avec l'Amérique du Nord. Il occupe également une grande place dans le débit des ports à conteneurs, mais cette place n'est pas aussi importante qu'on pourrait s'y attendre compte tenu du volume de ses échanges.

GRAPHIQUE 16

Débit des ports chinois, 2001-2003

(en millions de tonnes)

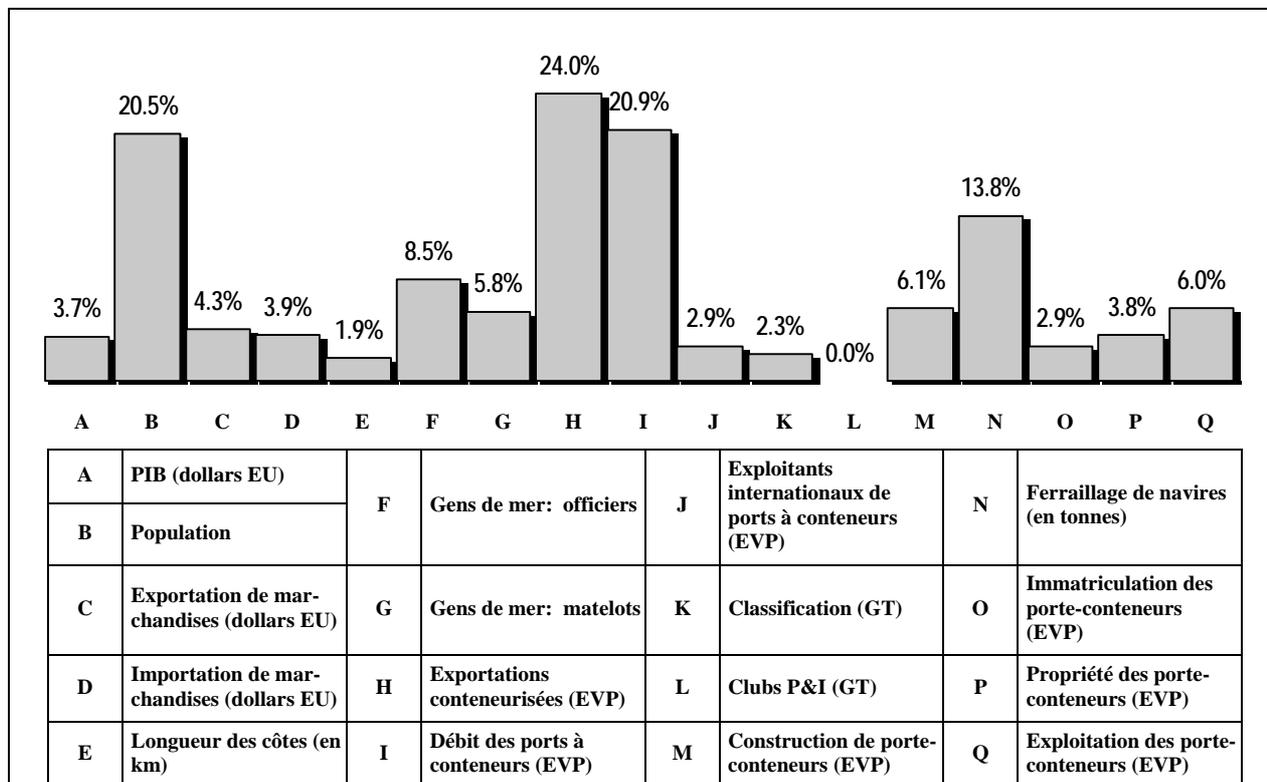


Source : Ministère de la communication de la République populaire de Chine, 2003 et 2004.

GRAPHIQUE 17

Profil maritime de la Chine

(en pourcentages des totaux mondiaux)



Source : CNUCED, estimations fondées sur des données relatives à 2004 ou sur les informations les plus récentes.

Cela s'explique par le volume encore faible des transbordements, domaine dans lequel les pays voisins comme Singapour, Hong Kong, Chine, et également Sri Lanka, prennent une part beaucoup plus importante du marché. La Chine est aussi très présente sur le marché du ferrailage des navires, et cette activité s'est beaucoup développée ces derniers mois en raison de la demande nationale d'acier.

En ce qui concerne l'immatriculation, la propriété et l'exploitation des porte-conteneurs, la Chine possède une structure industrielle assez

typique pour un pays qui accueille d'importantes compagnies maritimes assurant des services de ligne. Ces compagnies possèdent généralement entre la moitié et les deux tiers de leurs navires, le reste de la capacité exploitée étant affrété. Les tonnages armés et affrétés sont souvent immatriculés dans des pays étrangers à libre immatriculation. En ce qui concerne les transports nationaux en Chine, le graphique 18 illustre la répartition modale entre les voies navigables intérieures, la route, le rail et les lignes aériennes.

TABLEAU 59

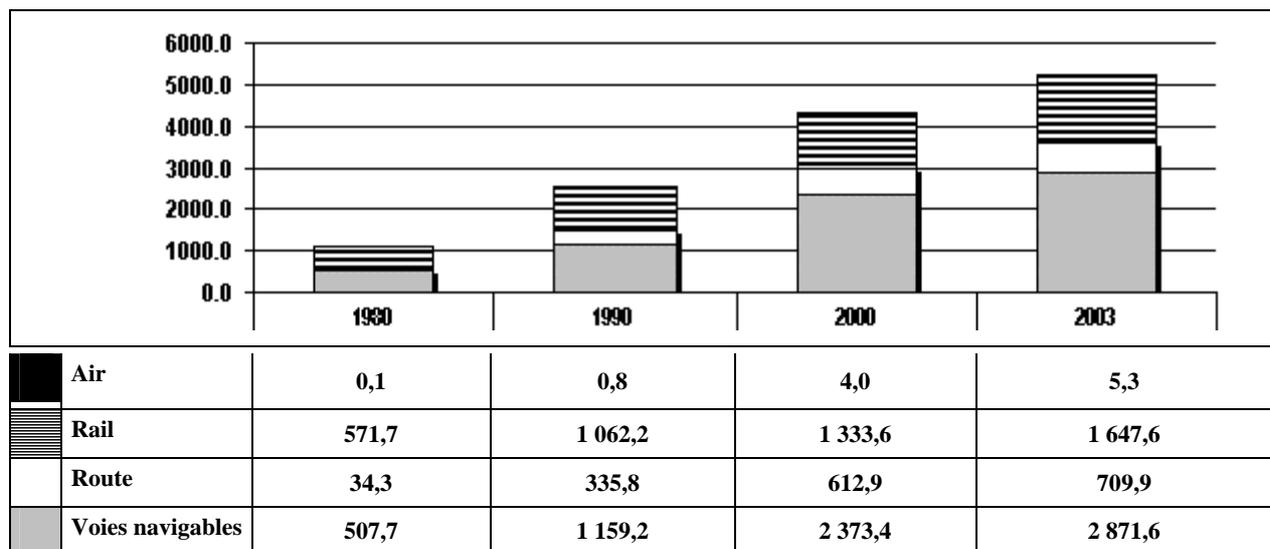
Les dix principaux ports à conteneurs de Chine continentale, 2002 et 2003
(EVP)

Classement	Port	2002	2003	Croissance
1	Shanghai	8 611 890	11 370 000	31,00%
2	Shenzhen	7 613 754	10 650 000	39,30%
3	Quingdao	3 410 000	4 230 000	24,30%
4	Tianjin	2 408 100	3 020 000	25,20%
5	Ningbo	1 859 000	2 772 200	48,60%
6	Guangzhou	2 172 800	2 760 000	27,10%
7	Xiamen	1 754 370	2 330 000	32,90%
8	Dalian	1 367 192	1 670 590	23,50%
9	Zhongshan	642 400	756 100	17,70%
10	Jiangmen	468 000	744 200	153,30%

Source : Ministère de la communication de la République populaire de Chine et Cargo Systems, août 2004.

GRAPHIQUE 18

Transports nationaux en Chine
(en milliards de tonnes-km)



Source : CNUCED, selon des données du Ministère de la communication de la République populaire de Chine : "Rapport 2002 sur l'évolution de la navigation maritime chinoise" et mise à jour pour 2003.

Note : Y compris le transport intérieur et côtier des marchandises importées et exportées.

De 1980 à 2003, le transport sur les voies navigables intérieures est passé de 45,6 % à 54,9 % des tonnes-km transportées en Chine, pour atteindre 2,972 milliards de tonnes-km en 2003. Au cours de ces 23 années, le tonnage transporté par les voies navigables a augmenté au taux annuel moyen de 7,8 %.

Au cours des années 80, le rail était encore le mode de transport le plus important. Il a toutefois perdu des parts de marché depuis lors, et, en 2003, il ne transportait plus que 31,5 % des tonnes-km. Les transports par voie ferrée se sont développés en moyenne de 4,7 % annuellement depuis 1980, avec une forte accélération depuis 2000, ce qui a permis à ce mode de transport de récupérer une partie des parts de marché perdues. En fait, avec une augmentation de 9,3 % en 2003, le rail a enregistré son taux de croissance le plus élevé parmi tous les principaux modes de transport au cours de cette année.

En chiffres relatifs, le fret aérien a enregistré son taux de croissance le plus élevé, avec près de 19 % de croissance par an depuis 1980; toutefois, il ne représente encore que 0,1 % du total des tonnes-km transportées en Chine. En 2003, son taux de croissance a atteint 5,5 %.

Les transports routiers se sont développés au taux de 14,5 % par an depuis 1980, pour représenter 13,6 % de l'ensemble des tonnes-km transportées en 2003. En 2003, la croissance a été de 4,7 %.

Pour l'ensemble des modes de transport, le transport des marchandises en Chine a augmenté en moyenne de 7 % par an depuis 1980, pour atteindre 5,234 milliards de tonnes-km en 2003.

Évolution des transports en Asie du Sud-Est : Cambodge et République démocratique populaire lao

Le Cambodge et la République démocratique populaire lao figurent parmi les pays moins développés de l'Asie du Sud-Est. Alors que le Cambodge a pu bénéficier d'une récente amélioration de son infrastructure populaire, la République démocratique populaire lao doit surmonter des obstacles supplémentaires en raison de son statut de pays sans littoral.

La structure commerciale du Cambodge a évolué ces dernières années : ce pays qui exportait essentiellement des produits de base et importait des produits finis, importe dorénavant des produits à transformer et participe de ce fait aux processus globaux de production. Cette participation n'aurait

pas été possible sans une amélioration de l'infrastructure et des services de transport, ce qui a permis au Cambodge de tirer parti de l'Accord multifibre. Les exportations de vêtements du Cambodge, comme les importations nécessaires de composants, sont essentiellement transportées par porte-conteneurs. De 1998 à 2003, les importations conteneurisées (en tonnes) passant par les ports cambodgiens ont augmenté de 66 % et les exportations conteneurisées de 81 %. Parallèlement, les exportations de bois de construction ont pratiquement cessé, alors que les importations de ciment par les ports nationaux augmentaient de 160 %. Globalement, au cours des cinq années 1997-2002, le PIB du Cambodge (en dollars EU) a augmenté de 24 % tandis que son commerce extérieur augmentait de 108 %. En 2003, les exportations et les importations ont augmenté de 12,5 % et 11,9 % respectivement.

Les investisseurs étrangers et nationaux dans l'industrie cambodgienne du vêtement exerçaient antérieurement de fortes pressions sur les ports pour accroître leur efficacité et réduire la bureaucratie. De ce fait, les procédures administratives appliquées par les deux principaux ports de Phnom Penh et de Sihanoukville ont été simplifiées. Toutefois, des obstacles semblent persister au niveau de l'administration portuaire, ainsi que pour les douanes et d'autres autorités publiques, selon ce que prétendent les importateurs et les exportateurs. En ce qui concerne les marchandises en transit entrant au Cambodge par l'intermédiaire de ports vietnamiens, même si elles sont transportées par voies navigables sur le Mékong, le franchissement des frontières continue d'être soumis à des contrôles prolongés. Ces contrôles sont en fait de nature à atténuer la concurrence entre ports vietnamiens et ports cambodgiens, ce qui fait que la plupart des importateurs et des exportateurs n'ont pas vraiment la possibilité de choisir des ports de remplacement. Si l'on veut que l'industrie du vêtement et d'autres industries cambodgiennes poursuivent leur développement, il faudra que les procédures portuaires et douanières, ainsi que les contrôles aux frontières soient encore simplifiés.

Jusqu'au début des années 90, le Cambodge ne connaissait pratiquement pas de commerce conteneurisé, notamment en raison de l'insécurité des transports internes. La plupart des importations et des exportations à destination ou en provenance de la capitale Phnom Penh parvenaient à son port fluvial sur le Mékong au moyen de barges, c'est-à-dire par les voies navigables. Les cargaisons devaient être transbordées dans des terminaux situés à proximité de Ho Chi Minh Ville, du fait

que le Mékong transite par le Viet Nam. L'amélioration de la sécurité et la réalisation d'une nouvelle route à péage de 214 km entre Sihanoukville, le seul port en eaux profondes du Cambodge et Phnom Penh a permis, ces dernières années, d'augmenter le trafic des marchandises internationales à Sihanoukville, en provenance ou à destination de Phnom Penh. Le débit du trafic conteneurisé de Sihanoukville a presque doublé au cours des cinq dernières années pour atteindre 181 286 EVP en 2003. En même temps, le port de Phnom Penh a bénéficié d'améliorations en vertu d'accords de transit conclus avec le Viet Nam, ainsi que d'investissements dans le matériel de manutention des conteneurs dans le port lui-même, ce qui a permis de faire passer les activités de manutention de conteneurs de pratiquement zéro à près de 1 000 EVP par mois en 2004. Ces activités comprennent le transbordement des conteneurs arrivant sur des chalands en provenance de petits ports fluviaux situés en amont. Toutefois, de nombreuses régions rurales du pays ne sont pas encore desservies par un réseau routier adéquat ou par des voies navigables menant à des ports, et la conteneurisation commence seulement à atteindre quelques centres économiques.

La République démocratique populaire lao est le seul pays sans littoral de l'Asie du Sud-Est et il a des frontières avec la Thaïlande, le Viet Nam, le Cambodge et la Chine. Ce pays dispose d'une infrastructure de base limitée et il ne possède aucun réseau ferroviaire. Les principaux modes de transport sont terrestres ou empruntent les voies navigables intérieures. La République démocratique populaire lao dépend essentiellement des pays voisins pour ses exportations et ses importations. En 2002, près de la moitié du volume exporté, représentant une valeur de 443 millions de dollars, était destinée à des pays voisins, le Viet Nam étant la principale destination des exportations avec une part de 26 %. En ce qui concerne les importations, la dépendance à l'égard des pays voisins est encore plus accusée. Sur un total de 763 millions de dollars, plus de 80 % des importations de la République démocratique populaire lao venaient de pays voisins, la Thaïlande étant la principale origine des importations, avec une part de 58 %.³⁰

Quatre-vingt quinze % des marchandises en transit de ce pays passent par des ports de Thaïlande et les autres par des ports vietnamiens. À quelque 670 km de Vientiane (République démocratique populaire lao), le port de Bangkok (Thaïlande) est considéré comme le site de transit

le plus adéquat. En ce qui concerne les exportations, la durée de l'acheminement des cargaisons de Vientiane à Bangkok par la route est comprise entre 17 et 31 heures, et le coût est de 700 dollars par EVP. Les délais de franchissement des frontières et les coûts correspondants représentent environ 30 % et 20 %, respectivement, du chiffre total. En ce qui concerne les importations, le coût total et la durée seraient beaucoup plus élevés. Le franchissement de la frontière entre la Thaïlande et la République démocratique populaire lao peut demander plus d'un mois pour le dédouanement des importations. Le coût du transport terrestre du port de Bangkok à Vientiane, soit environ 1 200 à 1 500 dollars, est presque le double de celui des exportations, étant donné que les tarifs du fret transporté par la route doivent compenser les retours à vide. Une autre solution consisterait à passer par des ports vietnamiens. Toutefois, cette solution n'est guère populaire en raison d'une infrastructure inadéquate, d'obstacles administratifs et d'une activité portuaire limitée. La durée moyenne du trajet de Vientiane au port de Danang (Viet Nam) est d'environ trois jours, soit trois fois la durée moyenne de franchissement du corridor menant à Bangkok. Les coûts sont estimés à 1 650 dollars par EVP, soit plus du double du coût de l'acheminement au port de Bangkok. De plus, les importations passant par ce port peuvent être soumises à d'imprévisibles délais dans le port lui-même³¹.

Les efforts déployés par la République démocratique populaire lao pour améliorer le transport de transit se sont déroulés dans le cadre de la coopération bilatérale, et notamment les accords bilatéraux de transit passés avec la Thaïlande et le Viet Nam, ainsi qu'au niveau multilatéral, par exemple par l'intermédiaire de l'ANASE et dans le cadre de la sous-région du bassin élargi du Mékong. Toutefois, d'importants obstacles sont encore à surmonter.

Pays sans littoral d'Asie centrale

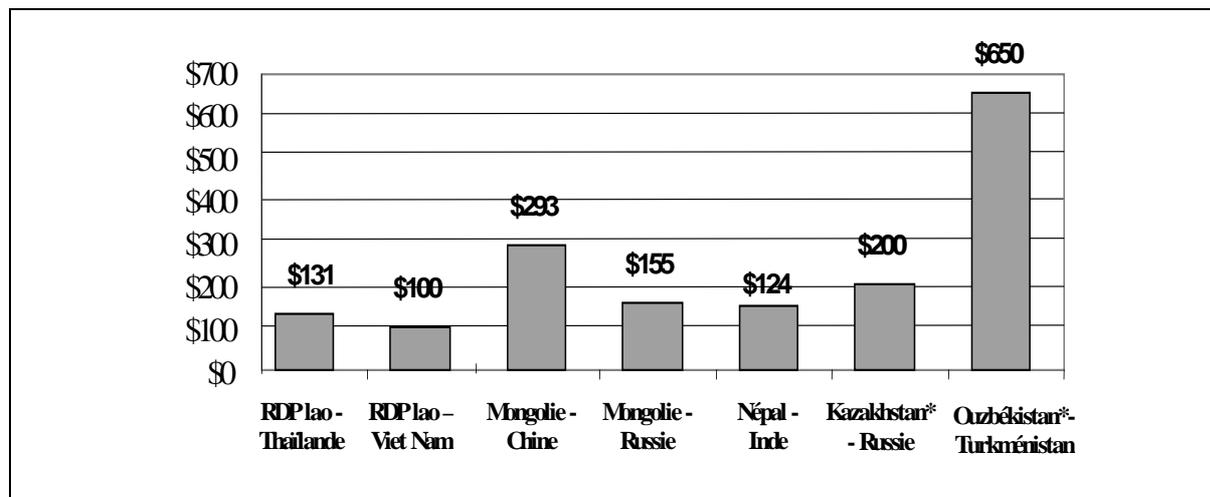
Les pays sans littoral d'Asie centrale subissent des coûts de transport élevés et des délais importants de transit, sans parler de la faible fréquence et de la faible fiabilité des services. Les coûts de franchissement des frontières entre le Kazakhstan et la Fédération de Russie sont estimés à 200 dollars et, entre l'Ouzbékistan et le Turkménistan, à 650 dollars (graphique 19).

³⁰ Source: ADB Key Indicators 2003.

³¹ Source: UNESCAP, "Transit transport issues in landlocked and transit developing countries", New York, 2003.

GRAPHIQUE 19

Comparaison des coûts de franchissement des frontières
(dollars EU par EVP)



Source : UNESCAP, "Transit transport issues in landlocked and transit developing countries", New York, 2003.

Le franchissement des frontières entre l'Ouzbékistan et le Turkménistan dure, selon les estimations, au moins 280 heures en moyenne³². L'Ouzbékistan est le seul pays au monde à être séparé d'un port de mer par au moins deux frontières internationales.

Dans bien des cas, les conteneurs qui parviennent à un port de mer de transit et dont la destination finale est un pays sans littoral sont vérifiés par les douanes du pays de transit, ce qui est considéré comme un obstacle non tarifaire au commerce. Ces difficultés, ainsi que la longueur et le coût des procédures douanières et des autres inspections effectuées dans le pays de transit et dans le pays sans littoral lui-même, représentent entre 10 et 15 % de la valeur des marchandises transportées par la route et 2 à 10 % des marchandises transportées par voie ferrée.³³

En ce qui concerne Almaty, capitale du Kazakhstan, pays sans littoral, une comparaison de quatre corridors montre que les coûts par EVP et par km varient de 0,26 dollar par le rail à destination de Moscou à 1,90 dollar pour une liaison routière à destination de Urumqui (Chine)³⁴. En moyenne, les coûts du transport ferroviaire sont inférieurs des deux tiers à ceux du transport routier. En chiffres

absolus, si l'on compare les quatre corridors, le transport routier d'Almaty à Baku est le plus cher, 5 300 dollars, et le transport par rail sur le même corridor celui qui prend le plus de temps : 18 jours.

Il existe un manque de coordination entre les pays de la région, et parmi les réformes suggérées, figure une approche régionale des politiques de commerce et de transport, et des procédures douanières. Les pays devraient s'efforcer de fixer des droits de transit communs et transparents, et d'appliquer des normes internationales de transport de fret telles que TIR et ASYCUDA.³⁵

En ce qui concerne l'Afghanistan, ce pays joue un rôle important en tant que pays de transit éventuel pour d'autres membres de l'Organisation de coopération économique et il dépend lui-même lourdement du transit assuré par l'intermédiaire des pays voisins. En ce qui concerne le transit, les liaisons routières sont encore sporadiques, il n'y a guère de cartes routières et les contrôles sont multiples. Les pièces détachées et les ateliers de réparation des camions n'existent pratiquement pas. Le pays devra mettre en place un cadre institutionnel et réglementaire harmonisé avec les conventions et protocoles internationaux sur le commerce de transit et les transports.

³² *Ibid.*

³³ H. Kerali, Banque mondiale, "Transport and trade linkages", présentation à la première réunion d'experts sur le développement des transports Europe-Asie, mars 2004, Almaty, Kazakhstan.

³⁴ *Op. cit.*

³⁵ Ces recommandations ont été mentionnées lors de la réunion du Groupe d'experts sur le développement du transport Europe-Asie, mars 2004, Almaty, Kazakhstan. Pour plus d'informations sur TIR, voir <http://www.unece.org/trans/bcf/tir>. Pour plus d'informations sur ASYCUDA, voir <http://www.asycuda.org>.