

RÉSUMÉ

ÉTUDE SUR LES TRANSPORTS MARITIMES

2022



Nations
Unies

RÉSUMÉ

ÉTUDE SUR LES TRANSPORTS MARITIMES

2022



**Nations
Unies**

Genève, 2022

© 2022, Nations Unies

La présente publication est accessible en libre accès en se conformant à la licence Creative Commons créée pour les organisations intergouvernementales, disponible à l'adresse suivante :
<http://creativecommons.org/licenses/by/3.0/igo/>

Les appellations employées dans le document et la présentation des données qui figurent sur les cartes n'impliquent de la part de l'Organisation des Nations Unies aucune prise de position quant au statut juridique des pays, territoires, villes ou zones ou de leurs autorités, ni quant au tracé de leurs frontières ou limites.

La mention d'une entreprise ou d'un procédé breveté n'implique aucune approbation de la part de l'Organisation des Nations Unies.

La photocopie et la reproduction d'extraits sont autorisées à condition d'indiquer précisément la source.

La présente publication a été revue par un service d'édition externe.

Publication des Nations Unies établie par la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement.

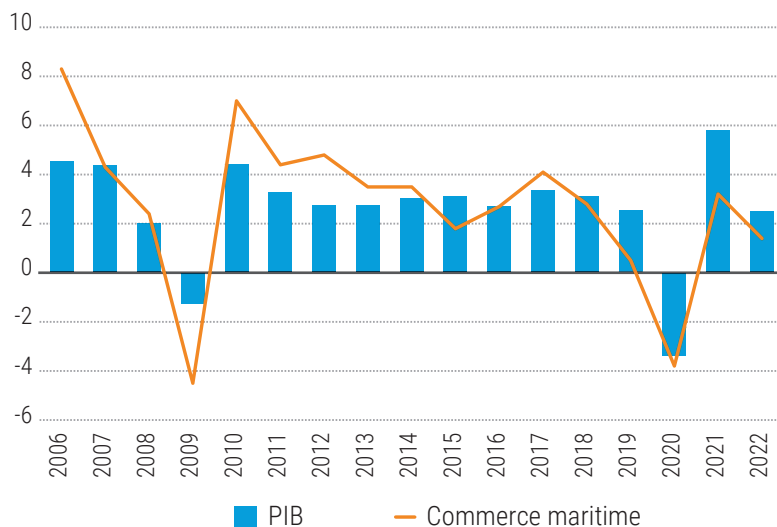
UNCTAD/RMT/2022 (Overview)

NAVIGUER À TRAVERS LES PERTURBATIONS DES CHÂÎNES D'APPROVISIONNEMENT

Le commerce maritime s'est redressé en 2021, mais fait face en 2022 à un environnement opérationnel empreint de risque et d'incertitude

Après s'être contracté de 3,8 % en 2020, le commerce maritime international a rebondi en 2021 avec un taux de croissance estimé à 3,2 % et un volume total de marchandises de 11 milliards de tonnes (fig. 1). Il est resté légèrement en deçà des niveaux pré-COVID-19, non seulement parce que la pandémie continuait de sévir, mais aussi en raison d'un manque critique de capacités du côté de l'offre et d'une paralysie sans précédent du secteur de la logistique sur fond de forte hausse de la demande. La croissance du secteur est principalement

Figure 1 Évolution du commerce maritime international et du PIB mondial, certaines années (variation annuelle, pourcentage)



Source : Secrétariat de la CNUCED, d'après des données issues de la base de données UNCTADstat et de diverses éditions de l'*Étude sur les transports maritimes*. Pour l'année 2022, les chiffres du PIB sont tirés du *Trade and Development Report 2022* (tableau 1.1, intitulé « World Output Growth, 1991-2023 »).

due à l'augmentation de la demande de fret conteneurisé. Le volume du commerce maritime de gaz et de vrac sec a également progressé, tandis que celui du commerce de pétrole brut a diminué.

La CNUCED prévoit que le commerce maritime connaîtra une croissance plus modérée de 1,4 % en 2022, puis de 2,1 % par an en moyenne sur la période 2023-2027, contre une moyenne de 3,3 % sur les trente dernières années. Pendant de nombreuses années, le commerce de marchandises conteneurisées a été le segment à l'essor le plus rapide, mais son taux de croissance ne devrait atteindre que 1,2 % en 2022, avant de progresser légèrement en 2023 pour s'établir à 1,9 %. Cette décélération prévue est la conséquence non seulement des mesures de confinement liées à la pandémie, mais aussi d'une conjoncture macroéconomique très défavorable et du ralentissement de l'économie chinoise. En outre, les consommateurs dépensent moins du fait de la montée de l'inflation et du coût de la vie, et la part des biens dans leurs dépenses diminue au profit de celle des services.

Pour 2022, l'environnement opérationnel demeure complexe. Partout dans le monde, l'inflation et le coût de la vie augmentent. En Chine, premier pays exportateur, la politique « zéro COVID » a entraîné la fermeture d'usines et perturbé l'activité manufacturière, le secteur de la logistique et les chaînes d'approvisionnement. En Ukraine, important exportateur de denrées alimentaires, les ports de la mer Noire ont été fermés pendant un temps à la suite du déclenchement de la guerre.

Des mouvements revendicatifs et des grèves de travailleurs dans des ports internationaux, notamment en Afrique du Sud, en Allemagne, en République de Corée et au Royaume-Uni, pèsent également sur le transport maritime. Parallèlement, plusieurs phénomènes météorologiques extrêmes, tels que des inondations, des ouragans et des vagues de chaleur en Australie, au Brésil, au Pakistan, en Afrique de l'Est, en Europe et aux États-Unis, entravent les activités.

Tous ces problèmes ne font qu'aggraver, partout dans le monde, les perturbations des chaînes d'approvisionnement, du secteur de la logistique et, par ricochet, du commerce maritime. Au quatrième trimestre de 2022, les économistes ont revu à la baisse les prévisions de croissance de l'économie mondiale, sur laquelle plane le spectre de la récession et de la stagflation.

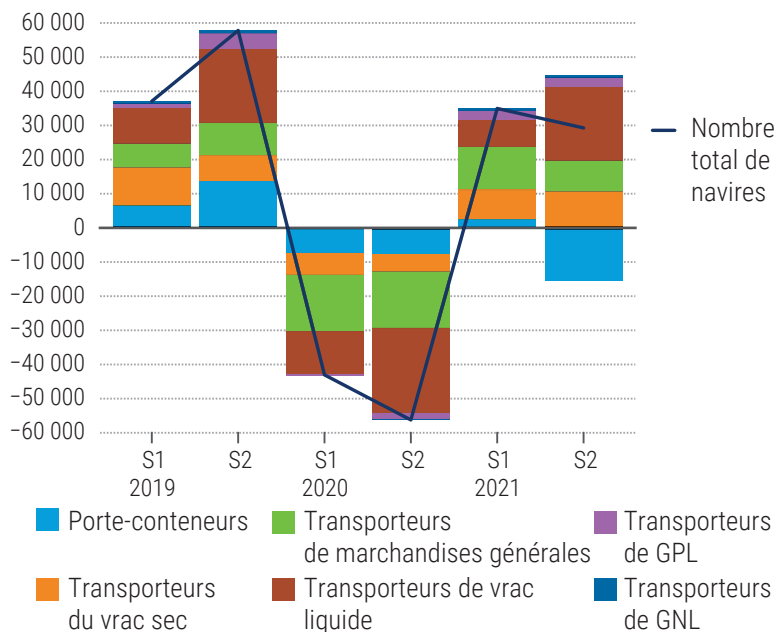
Dans une certaine mesure, le trafic maritime, mesuré en tonnes-milles, se maintient grâce à l'effet de substitution des marchés et fournisseurs par d'autres. La Fédération de Russie, qui fait l'objet de restrictions

économiques et d'autres mesures de restriction, recherche de nouveaux marchés, tandis que les importateurs européens envisagent de se tourner vers d'autres sources d'approvisionnement. La demande mesurée en tonnes-milles devrait également être stimulée par les pays africains, qui devront faire venir leurs céréales de pays plus éloignés.

Le nombre d'escales évolue dans un contexte d'engorgement croissant des ports et de réorganisation des services de transport maritime de ligne

Tout comme le volume du commerce maritime, le nombre d'escales est reparti à la hausse en 2021 dans un contexte d'engorgement sans précédent des ports, surtout aux États-Unis, en Europe et en Chine (fig. 2). En Europe septentrionale, certains exploitants de navires,

Figure 2 Évolution du nombre d'escales par semestre à l'échelle mondiale, premier semestre de 2018-second semestre de 2021 (évolution en glissement annuel)



Source : CNUCED, d'après des données fournies par MarineTraffic.

Note : Sont comptabilisés les navires de 1 000 tjb et plus, à l'exclusion des navires à passagers et des navires rouliers.

cherchant à gagner en efficacité, ont réduit le nombre d'escales par trajet. En conséquence, le volume de marchandises à charger et à décharger à chaque escale a augmenté, de même que la durée de manutention au niveau des terminaux, ce qui a exercé une forte pression sur les grands ports. Les effets des encombrements et des blocages se sont répercutés sur une multitude de secteurs, comme ceux de la construction automobile, des soins de santé et de l'électronique, entraînant notamment une grave pénurie de semi-conducteurs.

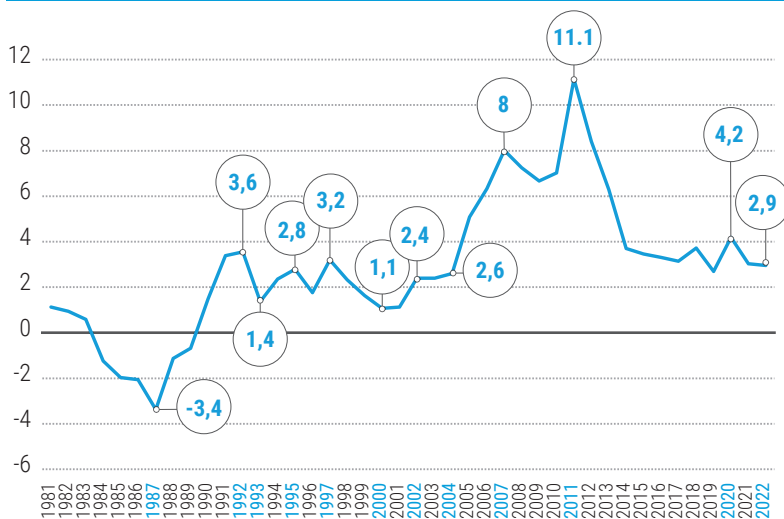
Depuis l'apparition des perturbations logistiques fin 2020, la connectivité des services de transport maritime de ligne a diminué à l'échelle mondiale, mais cette tendance générale cache des différences entre pays. La Chine compte toujours plus de liaisons qu'aucun autre pays et a même creusé l'écart. L'Inde a multiplié le nombre de ses liaisons régionales en augmentant la capacité de ses ports. De la même manière, en Afrique du Nord, le développement continu des infrastructures portuaires a contribué à atténuer les répercussions de la pandémie.

Ces progrès ont été contrebalancés par un déclin de la connectivité dans d'autres pays, parmi lesquels de grandes puissances économiques. Aux États-Unis d'Amérique, par exemple, l'efficacité des opérations dans les ports à conteneurs a été limitée par la faiblesse des infrastructures portuaires de la côte ouest, faiblesse due à un sous-investissement chronique. Toutefois, la situation était pire encore dans certaines régions du monde en développement, puisque dans la plupart des pays d'Afrique et d'Amérique latine et des Caraïbes, le nombre de liaisons directes a considérablement diminué.

La reprise du commerce est freinée par la faible croissance de la flotte

En 2021, le tonnage de la flotte mondiale de navires de commerce a augmenté de moins de 3 %, affichant le deuxième taux de croissance le plus bas depuis 2005 (fig. 3). Les navires dont la croissance du tonnage a été la plus rapide ont été les transporteurs de gaz liquéfié, suivis par les porte-conteneurs et par les transporteurs de vrac.

Figure 3 Taux de croissance annuel de la flotte commerciale, 1981-2021 (pourcentage des tjl)



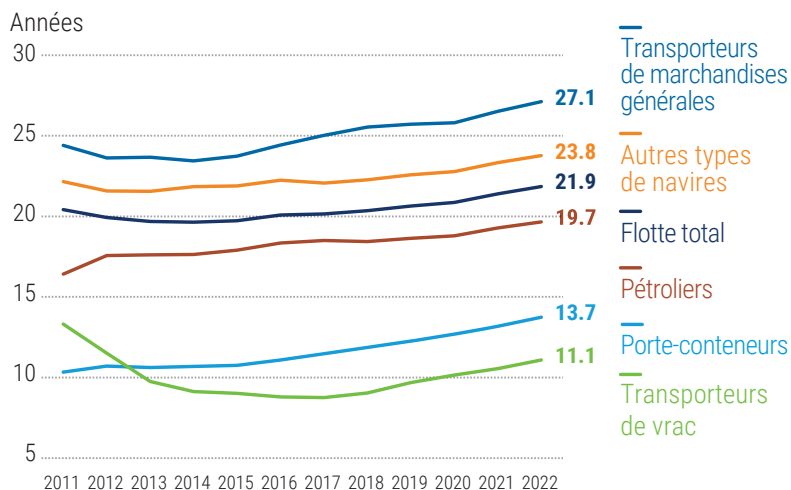
Source : Calculs de la CNUCED, d'après des données fournies par Clarksons Research.

Note : Sont comptabilisés les navires de mer à propulsion de 100 tjb ou plus (au 1^{er} janvier 2022).

Depuis 2011, la flotte vieillit. Actuellement, l'âge moyen d'un navire est de 21,9 ans s'il est pondéré en fonction du nombre de navires et de 11,5 ans s'il est pondéré en fonction de la capacité de charge. Les transporteurs de vrac, dont l'âge moyen est de 11,1 ans, restent les navires les plus récents, suivis par les porte-conteneurs (13,7 ans) et les pétroliers (19,7 ans) (fig. 4).

L'âge moyen des navires est notamment en hausse parce que, dans les secteurs du vrac liquide et du vrac sec en particulier, les armateurs sont dans le flou quant à l'évolution future des technologies, des coûts relatifs des différents carburants, des réglementations et des prix du carbone. Afin de profiter de la hausse actuelle des taux de fret et d'affrètement, ils ont maintenu leurs navires les plus âgés en activité. Les livraisons de navires (mesurées en tjb) ont diminué en 2020, mais ont augmenté de 5,2 % en 2021. Malgré tout, les volumes de construction navale restent inférieurs aux niveaux de la période 2014-2017.

Figure 4 Évolution de l'âge moyen des navires de commerce avec pondération en fonction du nombre de navires et ventilation par type de navire, 2011-2022



Source : Calculs de la CNUCED, d'après des données fournies par Clarksons Research.

La reprise du commerce maritime est ralentie par la congestion portuaire sans précédent et par le manque de ponctualité des navires

L'encombrement de la logistique mondiale a commencé fin 2020 et s'est intensifié en 2021. Congestionnés, les ports ont eu du mal à faire face à l'accroissement de la demande, car ils manquaient souvent d'équipements, de main-d'œuvre et d'installations de stockage, et la situation était la même dans l'arrière-pays. Par conséquent, la durée moyenne des retards accusés dans l'acheminement des conteneurs a doublé en 2021. Sur les routes maritimes qui relient l'Extrême-Orient à l'Amérique du Nord, le délai moyen est même passé de 2 jours à 12 jours entre le premier trimestre de 2020 et le dernier trimestre de 2021. En outre, entre 2020 et 2021, le temps médian de séjour au port des porte-conteneurs a augmenté de 13,7 % (tableau 1).

Tableau 1 Temps de séjour au port, âge et taille des navires avec ventilation par type de navire, 2021 (total mondial)

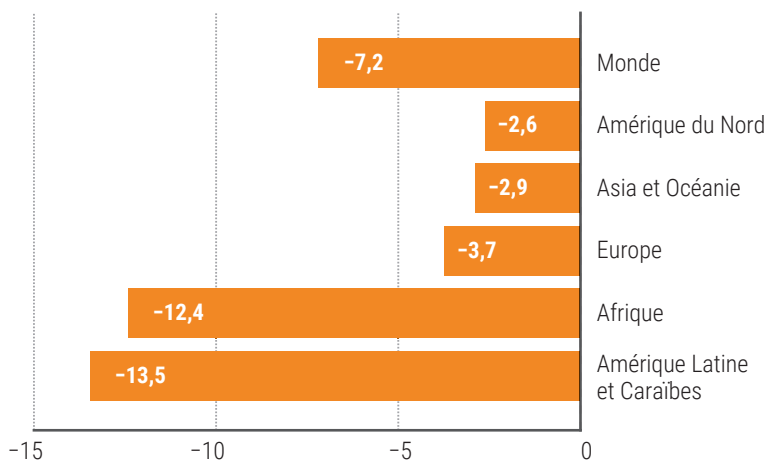
Type de navire	Temps médian de séjour au port (jours)	Temps médian de séjour au port (variation annuelle, %)	Taille moyenne des navires (en tjb)	Taille du navire le plus grand (en tjb)	Capacité de charge moyenne des navires (en tpl)	Capacité de charge du navire dont le nombre de tpl est le plus élevé (en tpl)	Capacité de charge moyenne des porte-conteneurs (en EVP)
Porte-conteneurs	0,80	13.7	37 223	237 200			3 431
Transporteurs de marchandises générales	1,17	2.1	5 463	91 784	7 427	116 173	
Transporteurs de vrac sec	2,11	2.3	32 011	204 014	57 268	404 389	
Transporteurs de GNL	1,13	0.9	95 356	168 189	74 522	155 159	
Transporteurs de GPL	1,03	-1.5	10 541	61 000	11 799	64 220	
Transporteurs de vrac liquide	0,98	1.3	15 739	170 618	27 275	323 183	
Ensemble des navires	1,05	4.8	21 732	237 200	26 997	404 389	3 431

Source : CNUCED, d'après des données fournies par MarineTraffic.

Note : Sont comptabilisés les navires de 1 000 tjb et plus, à l'exclusion des navires à passagers et des bateaux rouliers.

Les difficultés liées à la congestion des ports étaient initialement concentrées dans trois régions : la Chine, l'Europe septentrionale et la côte ouest des États-Unis. Toutefois, à mesure que les sociétés de transport maritime ont redéployé leurs navires sur les liaisons américaines et chinoises, plus fréquentées et plus rentables, d'autres régions ont été touchées plus durement encore. L'Afrique et l'Amérique latine et les Caraïbes, par exemple, ont perdu plus de 10 % de leurs liaisons maritimes directes (fig. 5). De nombreux pays en développement ont dû faire face à des problèmes d'arrivée tardive de navires et à une pénurie de conteneurs.

Figure 5 Évolution du nombre d'escales directes par région entre le troisième trimestre de 2020 et le deuxième trimestre de 2022 (variation en pourcentage)



Source : CNUCED, d'après des données fournies par MDS Transmodal.

En outre, des transporteurs désireux d'accroître leurs bénéfices ont modifié les itinéraires de leurs navires, qui ont arrêté de faire escale dans certains ports. Depuis le début de la pandémie, le taux de ponctualité des navires n'a cessé de diminuer et les pertes ainsi subies par les chargeurs sont de l'ordre de 5 à 10 milliards de dollars. Les chargeurs se sont plaints des retards et du retrait des capacités de transport maritime, surtout sur les axes desservant les petits pays en développement vulnérables, ainsi que du montant élevé des surestaries et des charges de détention, et ont prié les pouvoirs publics de surveiller de plus près le secteur.

La congestion des ports et les problèmes de logistique persistent en 2022, entraînant le déroutement des navires et le lancement de nouveaux services régionaux en Asie

En 2022, la pandémie a continué de perturber les chaînes d'approvisionnement et le transport maritime, de nombreux navires étant encore bloqués dans les ports. Sur la période 2016-2019, la congestion des ports avait entraîné le blocage d'environ 32 % de la flotte mondiale de porte-conteneurs mais, en juillet 2022, cette proportion avait atteint 37 %. Au printemps 2022, les villes de Shenzhen et de Shanghai, deux des

principaux pôles manufacturiers et commerciaux de la Chine, ont fait l'objet de mesures de confinement dans le cadre de la politique « zéro COVID » du pays, de sorte que les transporteurs ont dû se rabattre sur d'autres ports, comme celui de Ningbo. Afin de compenser le redéploiement de navires sur les liaisons Est-Ouest plus rentables, les transporteurs régionaux d'Asie ont lancé de nouveaux services intra-asiatiques ou modifié les itinéraires existants pour ajouter des escales.

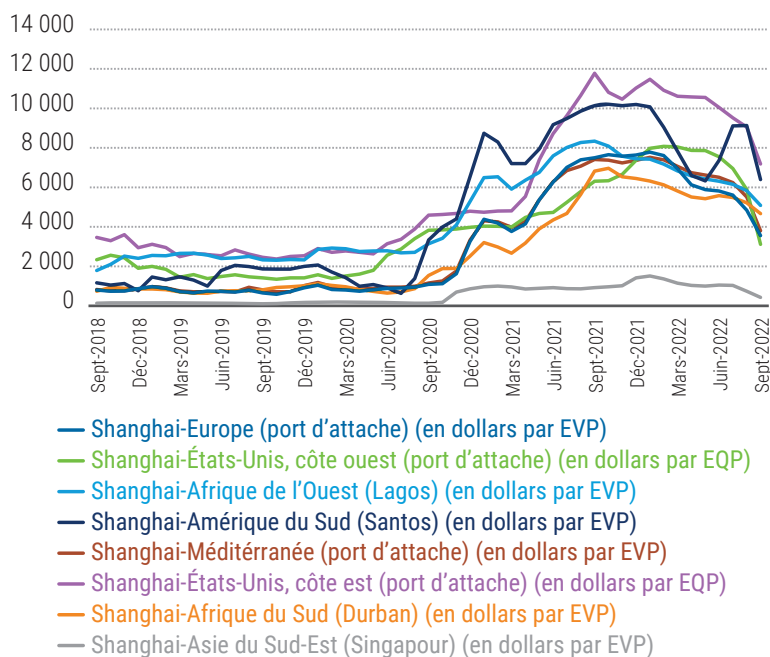
Les taux de fret des marchandises conteneurisées atteignent des sommets historiques

En 2021, la pénurie de capacités de transport maritime et les perturbations causées par la pandémie, conjuguées à un rebond du volume du commerce maritime, ont fait grimper les taux de fret des marchandises conteneurisées à des niveaux records. À la mi-2021, les taux étaient quatre fois plus élevés qu'avant la pandémie. Les transporteurs de conteneurs ont également eu à supporter des dépenses supplémentaires, mais ont affiché des bénéfices records.

Les taux de fret spot des marchandises conteneurisées ont explosé pour la plupart des itinéraires, y compris pour les liaisons à destination des régions en développement. Ainsi, sur l'axe Chine-Amérique du Sud (Santos), le taux par EVP, qui était d'environ 2 000 dollars en 2019, avait atteint 6 543 dollars en décembre 2020 et 10 196 dollars en décembre 2021. Toujours entre décembre 2020 et décembre 2021, le taux par EVP est passé de 2 521 dollars à 6 450 dollars pour l'itinéraire Shanghai-Afrique du Sud (Durban) et de 2 521 dollars à 7 452 dollars pour l'itinéraire Shanghai-Afrique de l'Ouest (Lagos) (fig. 6).

À la mi-2022, nombre des problèmes engendrés par la pandémie étaient en train de s'estomper. Le manque de capacités se résorbait, les taux de fret spot revenaient à des niveaux raisonnables, quoique toujours supérieurs à leurs niveaux antérieurs à la pandémie, et le volume des échanges commerciaux n'augmentait pas trop rapidement. Le décongestionnement des ports permet de libérer l'offre de services de transport maritime et contribue à débloquer le secteur de la logistique et à dissiper la crise des chaînes d'approvisionnement. Malgré tout, la situation du commerce maritime et du secteur de la logistique pourrait se détériorer si la conjoncture économique mondiale évoluait défavorablement.

Figure 6 Évolution des taux de fret spot mensuels (Indice des taux de fret des marchandises conteneurisées au départ de Shanghai), septembre 2018-septembre 2022, certains itinéraires



Source : Secrétariat de la CNUCED, d'après des données fournies par Clarkson Research (Shipping Intelligence Network).

Des taux de fret divergents selon les marchandises dans un contexte de forte volatilité et de grande incertitude

Les taux de fret des marchandises conteneurisées étaient encore élevés et volatils début 2022, mais ont commencé à baisser au deuxième trimestre de l'année. Leur évolution future sera influencée par de multiples facteurs, qui agiront séparément ou conjointement, et laissent présager une plus grande volatilité et une tendance à la baisse dans certains segments. L'un de ces facteurs est l'incertitude croissante quant à la demande, à l'ampleur du problème d'encombrement des ports, à l'éventualité de nouvelles perturbations des chaînes d'approvisionnement et aux effets de la guerre en Ukraine (hausse des coûts du carburant, notamment).

Début 2022, les taux de fret avaient déjà commencé à diminuer sur certains itinéraires, et à partir du milieu de l'année, leur recul a été drastique. Sur une période de quatre semaines entre les mois d'août et de septembre, ils ont enregistré une baisse à deux chiffres. À la troisième semaine de septembre, l'Indice des taux de fret des marchandises conteneurisées au départ de Shanghai avait chuté de près de 60 %. Ces taux restent néanmoins deux fois plus élevés qu'avant la pandémie.

Les taux de fret des marchandises conteneurisées devraient diminuer davantage à mesure que le commerce de marchandises revient à la normale et que de nouveaux navires arrivent sur le marché. Cela dit, les taux de fret et leur degré de volatilité dépendront de plus en plus, à l'avenir, des réglementations environnementales. En 2023, l'indice de rendement énergétique des navires existants (EEXI) et l'indicateur d'intensité carbone (CII) de l'Organisation maritime internationale (OMI) entreront en vigueur pour tous les types de navires. Ces normes vont probablement entraîner une contraction des capacités de transport maritime, car les navires devront naviguer à plus faible allure pour économiser du carburant, et certains devront être rénovés ou recyclés.

En septembre 2022, les taux de fret du vrac sec étaient redescendus sous l'effet du décongestionnement des ports et du ralentissement de l'économie chinoise. À l'avenir, la demande pâtira de la persistance des effets de la pandémie, notamment sur les chaînes d'approvisionnement, du ralentissement de l'économie mondiale et de la volatilité des cours des produits de base, tandis que l'offre dépendra de la croissance de la flotte, et les livraisons de navires n'ont augmenté que de 3,6 % en 2022. Les taux de fret du vrac sec sont également perturbés par la guerre en Ukraine et par la hausse des coûts opérationnels, hausse due à la transition énergétique et aux nouvelles réglementations environnementales.

Quant aux pétroliers, les taux de fret vont sans doute augmenter du fait d'un potentiel accroissement de la demande et du volume des échanges de pétrole, ainsi que d'une réorganisation des flux pétroliers, conséquence de la guerre en Ukraine. De surcroît, il est probable que les capacités de transport diminuent avec l'entrée en vigueur de l'EEXI et du CII de l'OMI, qui entraînera le désarmement des pétroliers les plus âgés.

La dématérialisation des procédures commerciales accélère le dédouanement et la mainlevée des marchandises, surtout dans les situations d'urgence

De nombreuses tensions sur les chaînes d'approvisionnement et dans le secteur de la logistique peuvent être atténuées au moyen de mesures de facilitation du commerce, surtout dans les pays en développement et les pays les moins avancés. La dématérialisation, en particulier, permet de renforcer la transparence, d'accélérer le dédouanement des marchandises, de mettre en place des procédures de gestion des risques et de traitement anticipé, et d'adopter des procédés plus efficaces et souples. Ainsi, si la pandémie de COVID-19 était survenue quelques dizaines d'années plus tôt, les perturbations auraient été bien pires encore.

Plusieurs solutions de facilitation du commerce visent spécialement à réduire les temps d'attente et la durée des procédures de dédouanement dans les ports. Certaines accélèrent les formalités douanières, y compris le traitement avant l'arrivée, grâce à l'utilisation de documents et paiements électroniques. D'autres permettent de séparer la mainlevée du dédouanement, c'est-à-dire que les marchandises peuvent être acheminées directement vers les entrepôts des importateurs de confiance dans l'attente de leur dédouanement, souvent sans même faire l'objet de contrôles physiques. Les mesures de facilitation du commerce peuvent aussi consister à prendre des dispositions spéciales pour accélérer les procédures lorsque les marchandises sont des fournitures médicales, des biens de première nécessité ou des produits périssables.

La guerre en Ukraine perturbe l'approvisionnement en denrées alimentaires et en énergie, et focalise l'attention sur le transport maritime

La guerre en Ukraine et les restrictions économiques auxquelles elle a donné lieu entravent le commerce maritime bien au-delà des zones d'hostilité et de l'Europe. La guerre a entamé l'optimisme des milieux d'affaires partout dans le monde, amplifié l'incertitude et accentué la volatilité des marchés. Ses effets se sont répercutés sur les marchés des produits de base et les marchés financiers, ainsi que sur les chaînes d'approvisionnement, de sorte qu'ils menacent gravement la sécurité alimentaire et énergétique, en plus d'accroître l'inflation et le coût de la vie. L'inflation avait déjà commencé à s'accélérer en 2021 dans un

contexte de taux de fret élevés, mais la guerre l'a accentuée et a fait grimper davantage les cours des produits de base, laissant craindre une période de stagflation et une récession mondiale.

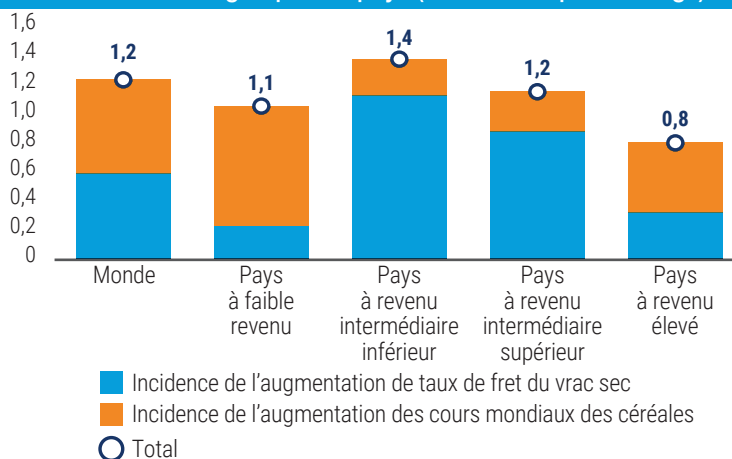
L'Ukraine et la Fédération de Russie sont parmi les principaux greniers à blé du monde. Les deux pays représentent environ 30 % de la production mondiale de blé et d'orge, 20 % de la production de maïs et plus de la moitié de la production d'huile de tournesol. La Fédération de Russie est aussi un exportateur majeur d'autres produits critiques : elle et le Bélarus totalisent environ 20 % des exportations mondiales d'engrais, et le pays est le premier exportateur de gaz naturel et le deuxième exportateur de pétrole. Ainsi, la guerre compromet fortement le commerce de certains produits de base et la sécurité alimentaire, plaçant le transport maritime et les ports au centre de l'attention du public.

La guerre a interrompu les exportations de céréales depuis les ports de la mer Noire, et les conséquences pour les pays pauvres sont désastreuses. En 2021, le volume des exportations ukrainiennes de céréales s'est élevé à 4,2 millions de tonnes par mois, pour un total de 50 millions de tonnes sur l'année. Au début du mois de mars 2022, il était tombé à zéro. Les prix des denrées alimentaires, qui étaient déjà en hausse, se sont envolés.

Les taux de fret du vrac sec ont également augmenté en raison de la guerre en Ukraine, de la montée des coûts de l'énergie et de la persistance de la pandémie. Selon une simulation de la CNUCED, la hausse des prix des céréales et des taux de fret du vrac sec pourrait représenter une hausse de 1,2 % des prix à la consommation des denrées alimentaires (fig. 7). L'augmentation des prix sera légèrement plus prononcée dans les pays à revenu intermédiaire, où le vrac sec représente une plus grande part des importations (fig. 8). Quant aux pays à faible revenu, leurs capacités de transformation de produits primaires sont limitées, de sorte qu'ils importent plus d'aliments transformés, qui arrivent dans des conteneurs (fig. 9).

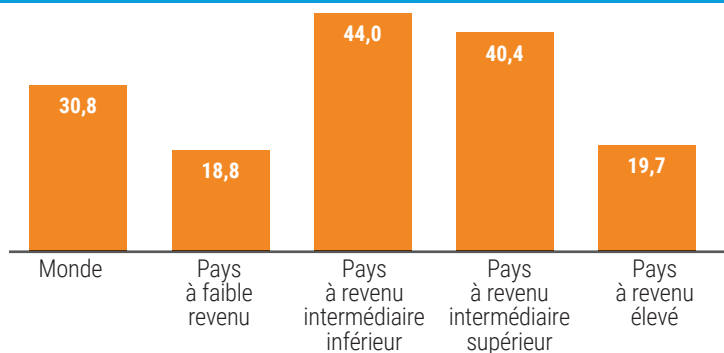
La situation s'est améliorée en juillet 2022, lorsque l'ONU, la Fédération de Russie, la Türkiye et l'Ukraine ont lancé l'Initiative sur l'exportation de céréales par la mer Noire. Grâce à cette initiative, les exportations ukrainiennes de céréales, d'autres denrées alimentaires et d'engrais (ammoniac, notamment) ont pu reprendre en toute sécurité en transitant par un couloir humanitaire maritime, qui relie trois ports ukrainiens de première importance (ceux de Tchornomorsk, d'Odessa et de Loujne/Pivdennyi) au reste du monde. Un centre de coordination conjoint a été

Figure 7 Incidence de l'augmentation des taux de fret du vrac sec et des cours mondiaux des céréales sur les prix à la consommation des denrées alimentaires, certains groupes de pays (variation en pourcentage)



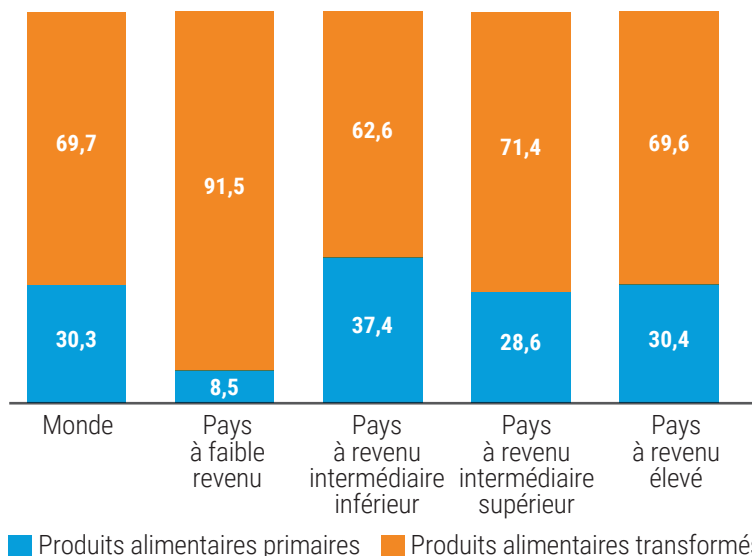
Source : Calculs de la CNUCED, d'après des données fournies par Clarksons Research (Shipping Intelligence Network), le FMI (International Financial Statistics, Direction of Trade Statistics et Consumer Price Index), UNCTADstat et la Banque mondiale (World Integrated Trade Solution, Commodity Price Data (The Pink Sheet) et A Global Database of Inflation).

Figure 8 Part des importations de céréales en vrac dans le volume total des importations de denrées alimentaires, certains groupes de pays, 2019 (en pourcentage)



Source : Calculs de la CNUCED, d'après des données fournies par Sea/Net et l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (Food Balance Sheets).

Figure 9 Parts respectives des produits alimentaires primaires et des produits alimentaires transformés dans les importations de denrées alimentaires principalement destinées à la consommation des ménages, certains groupes de pays, 2020 (en pourcentage)



Source : Calculs de la CNUCED, d'après des données fournies par la Banque mondiale (World Integrated Trade Solution).

établi à Istanbul et chargé de veiller à la bonne application de l'accord. Les envois qui font l'objet d'un suivi dans le cadre de l'Initiative ont commencé le 1^{er} août. Au 12 octobre, 7,2 millions de tonnes de céréales et d'autres denrées alimentaires avaient quitté l'Ukraine. De la place a ainsi été libérée dans les silos ukrainiens, jusqu'alors toujours remplis de céréales des précédentes récoltes, mais davantage de céréales doivent être exportées pour que la nouvelle récolte puisse être stockée. La reprise des exportations d'engrais est tout aussi importante.

L'un des principaux obstacles à l'exportation de céréales depuis les ports ukrainiens de la mer Noire est le coût de l'assurance des navires. Les primes d'assurance des navires partant de la Fédération de Russie sont également élevées.

La guerre modifie la configuration des flux commerciaux et perturbe les chaînes d'approvisionnement

À cause de la guerre en Ukraine, la configuration des échanges évolue, les acheteurs cherchant des fournisseurs de substitution, qui sont généralement des pays plus éloignés, de sorte que le nombre de tonnes-milles augmente. Le Nigéria, par exemple, s'approvisionne désormais en potasse au Canada, et l'Égypte importe du blé d'Inde, tout comme plusieurs pays d'Asie de l'Est. Les pays africains importent plus de céréales du Brésil, tandis que la Chine devrait s'approvisionner en maïs au Brésil elle aussi et acheter davantage aux États-Unis. De même, l'Union européenne va sans doute importer plus de maïs du Brésil et des États-Unis.

De la même manière, on observe une reconfiguration des flux commerciaux de pétrole et de gaz, la guerre ayant profondément bouleversé les circuits mondiaux d'approvisionnement. Les interdictions d'exportation de la Russie vont vraisemblablement accroître la demande mondiale de charbon, mais aussi stimuler les investissements dans l'électricité d'origine renouvelable, qui stimuleront à leur tour la demande de métaux en vrac.

Le transport maritime par conteneurs a lui aussi pâti de la guerre. Neuf des dix premières compagnies de transport maritime ont suspendu leurs opérations dans la région de la mer Noire, tandis que d'autres entreprises du secteur de la logistique ont quitté le marché russe.

Par conséquent, entre le premier et le deuxième trimestre de l'année 2022, l'Ukraine a perdu la totalité de ses liaisons maritimes directes. Sur la même période, la Fédération de la Russie a perdu 50 % des liaisons de ses ports de la mer Noire, de la mer Baltique et de l'Extrême-Orient.

La diminution du nombre de liaisons avec la région de la mer Noire a perturbé les chaînes logistiques mondiales et amplifié la congestion des ports en Europe. Les répercussions de la guerre sur le transport maritime par conteneurs devraient s'alourdir avec le temps, car une guerre prolongée pèsera sur la croissance de l'économie mondiale, amoindra le pouvoir d'achat des consommateurs et réduira la demande. En outre, elle aura pour effet d'accroître les prix du pétrole, l'inflation et le coût de la vie, en plus d'accentuer l'incertitude économique et la frilosité des investisseurs.

La Fédération de Russie et l'Ukraine ne sont pas profondément intégrées dans les réseaux mondiaux de transport par conteneurs. Malgré tout, comme les deux pays fournissent des métaux utilisés dans la construction de voitures et d'installations de production d'énergie renouvelable, la guerre amplifie les perturbations des chaînes d'approvisionnement mondiales.

En raison des restrictions imposées, les chargeurs et les prestataires de services logistiques ont également du mal à emprunter les voies ferroviaires reliant l'Europe à la Chine, car celles-ci passent par la Fédération de Russie. Ils parviennent toutefois à trouver des itinéraires de substitution, comme l'itinéraire de transport international transcaspéen (« Middle Corridor »).

Les gens de mer pâtissent de la persistance de la pandémie et de nouvelles perturbations

En 2022, les États, les gens de mer et les armateurs, s'appuyant sur les enseignements tirés de la pandémie de COVID-19, ont convenu d'amendements à la Convention du travail maritime de l'Organisation internationale du Travail (OIT), amendements destinés à renforcer les politiques relatives à la santé et à la sécurité sur les navires, à améliorer l'accès des gens de mer aux soins médicaux à terre et à faciliter la communication avec leurs proches. La International Chamber of Shipping a aussi publié, à l'intention des exploitants de navires et des sociétés de transport maritime, des lignes directrices sur la santé et le bien-être des gens de mer, ainsi que sur les meilleures pratiques en matière de vaccination. L'Organisation mondiale de la Santé (OMS), pour sa part, a publié des orientations sur la lutte contre la COVID-19 à bord des navires de charge et des bateaux de pêche, et a entamé l'élaboration d'un instrument international sur la préparation et la riposte aux pandémies.

En avril 2022, l'OMI a adopté une résolution sur l'évacuation des gens de mer des zones de guerre des régions de la mer Noire et de la mer d'Azov. Elle a aussi appelé à la poursuite des efforts faits pour créer des couloirs maritimes sûrs et évacuer les gens de mer des zones d'hostilité, et a publié des recommandations relatives aux incidences que la situation en mer Noire et en mer d'Azov avait sur les certificats d'assurance et autres garanties financières.

Les perturbations liées à la pandémie entravent l'exécution des contrats commerciaux internationaux

Étant donné que plus de 80 % des marchandises échangées à l'échelle mondiale sont acheminées par la mer et qu'une grande partie fait l'objet de contrats CAF (coût, assurance et fret) et FAB (franco à bord), la pandémie a des implications juridiques pour de nombreux contrats commerciaux étroitement liés. Tous les cas dans lesquels le transport est perturbé, retardé ou rendu impossible ont des conséquences juridiques et donnent lieu à des litiges, qui soulèvent des questions juridictionnelles complexes et augmentent le nombre de coûteuses procédures de règlement des différends.

Les risques commerciaux que crée la pandémie devraient être répartis équitablement, dans le cadre de clauses contractuelles judicieusement élaborées, mais les considérations varieront en fonction du type de contrat et du pouvoir de négociation relatif des différentes parties. Les pouvoirs publics peuvent aussi jouer un rôle, par exemple en renforçant les mécanismes formels et informels de règlement des différends et éventuellement en rendant obligatoire le contrôle des surestaries applicables aux conteneurs stockés dans les ports mis en difficulté par la pandémie.

LE COMMERCE MARITIME DANS UN MONDE IMPRÉVISIBLE EN RAPIDE MUTATION

Le transport maritime et les systèmes commerciaux, en plus d'évoluer dans un environnement économique complexe et de subir des perturbations en cascade, sont également bouleversés par d'autres facteurs à l'œuvre au niveau mondial, qui peuvent entraîner des changements structurels. Ces facteurs sont, entre autres, les changements climatiques, la transition énergétique, les impératifs de durabilité et de résilience, le passage au numérique, le commerce électronique, ainsi que la consolidation croissante du marché et du secteur des transports maritimes.

Portée par l'évolution des comportements des consommateurs et le progrès technologique, la tendance à l'expansion du commerce électronique perdurera au-delà de la pandémie

La pandémie a entraîné un rapide essor du commerce électronique de biens de consommation transportés par conteneurs. Désormais, elle recule et l'économie mondiale se redresse, mais cet essor se poursuit. Les chargeurs, les détaillants et les gestionnaires de chaînes d'approvisionnement sont de plus en plus nombreux à modifier leurs modes opératoires et à revoir leurs systèmes logistiques.

De grandes entreprises maritimes ont notamment diversifié leurs activités en s'ouvrant à des secteurs tels que le fret aérien, la livraison du dernier kilomètre et la logistique du commerce électronique. En 2021, Maersk, deuxième compagnie de transport maritime, a par exemple acquis plusieurs entreprises de logistique du commerce électronique, parmi lesquelles une start-up spécialisée dans la logistique en nuage, qui propose aux acteurs du secteur de la mode des solutions technologiques de gestion des entrepôts de vente en ligne dite « B2C » (entreprise à consommateur).

Dans le secteur du commerce électronique, la tolérance aux retards est très faible, de sorte que les exploitants de navires et les opérateurs portuaires doivent accélérer la cadence pour rester compétitifs tout en se démarquant de la concurrence. Il faudra revoir les modèles de transport maritime, modifier les opérations portuaires et accroître les capacités de stockage. À l'avenir, les outils numériques qui favorisent la croissance du commerce électronique, la collaboration et le partage de données seront tous importants pour tirer pleinement parti du développement du commerce électronique.

La transition numérique transforme le commerce et le transport

Les perturbations décrites plus haut accélèrent l'adoption de technologies propres à faciliter la planification des opérations de transport et la gestion des chaînes d'approvisionnement. Dans une ère post-COVID et post-guerre, où les acheteurs s'attendent à être livrés toujours plus rapidement, l'accent sera mis sur l'efficacité, l'optimisation, la fiabilité, la

visibilité, la résilience, la prévisibilité et la durabilité. Pour se conformer aux exigences de cette nouvelle ère, les acteurs du transport maritime devront adopter des modèles d'activité innovants et utiliser des technologies numériques plus avancées.

Si le commerce électronique stimule les échanges, d'autres technologies devraient à l'inverse restreindre les flux commerciaux, comme l'automatisation, qui pourrait réduire la nécessité de délocaliser la production pour profiter d'un coût de la main-d'œuvre moins élevé. Quoi qu'il en soit, le transport maritime et le commerce maritime devront s'adapter aux nouvelles technologies, et l'un des impératifs, à cet égard, est de protéger les systèmes et infrastructures d'information et de communication contre le risque constant que représentent les cyberattaques.

Les pouvoirs publics et les organisations internationales doivent donc redoubler d'efforts pour résorber les fractures numériques dans les secteurs des transports et de la logistique, et pour faire en sorte que les pays en développement puissent eux aussi tirer profit de la transition numérique.

Les fréquentes perturbations et les risques géopolitiques nourrissent le débat sur la reconfiguration des chaînes d'approvisionnement

Les limites du modèle d'approvisionnement « juste à temps » ont été mises en évidence non seulement par la pandémie, mais aussi par d'autres bouleversements survenus ces dix dernières années (tremblements de terre, inondations, blocage de canaux navigables d'importance stratégique, tensions commerciales, mesures de restriction des échanges, etc.).

En 2022, le bon fonctionnement des chaînes d'approvisionnement a également été menacé par la détérioration de la situation géopolitique, en particulier celui des chaînes tributaires d'un ou de deux fournisseurs, qu'il s'agisse de denrées alimentaires, d'énergie ou de pièces détachées et composants. Les risques ont été illustrés par la pénurie de semiconducteurs de 2021 et 2022, dont les effets se sont répercutés sur de nombreux secteurs, comme ceux de la construction automobile, de l'électronique et des soins de santé.

Ces bouleversements ont ravivé le débat sur la mondialisation et les chaînes d'approvisionnement allégées. Plutôt que de compter sur le modèle « juste à temps », certaines entreprises repensent leurs opérations, envisagent d'adopter les modèles « juste au cas où » et « juste assez », et recherchent d'autres moyens de renforcer leur résilience, de préserver l'intégrité des chaînes d'approvisionnement et d'assurer la continuité de leurs activités. Au lieu d'opter pour les solutions les moins coûteuses, elles sont de plus en plus nombreuses à se tourner vers les options dont le rapport coût-bénéfice est le meilleur, c'est-à-dire qu'il est tenu compte, dans le calcul des coûts de fabrication et de transport, de facteurs tels que la résilience des chaînes d'approvisionnement et la durabilité environnementale.

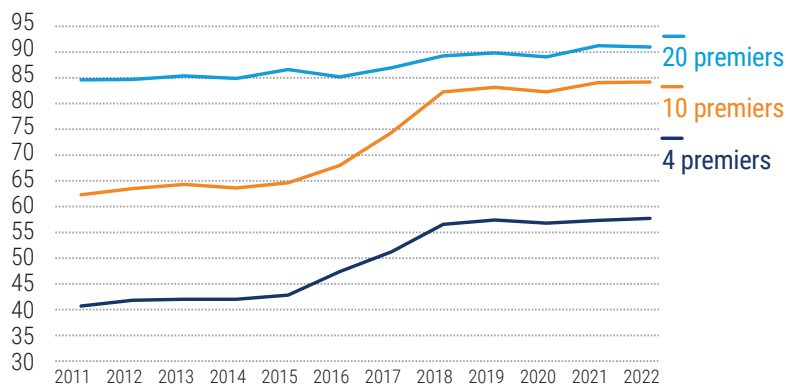
Bien que le débat se poursuive, rien jusqu'à présent ne laisse entrevoir un retour massif à une production plus localisée. La relocalisation pourrait ne pas être une option pour tous les fabricants, car les fournisseurs nationaux auront besoin des capacités nécessaires pour intensifier rapidement leurs opérations et se doter des compétences requises. Par conséquent, la reconfiguration des chaînes d'approvisionnement sera vraisemblablement progressive.

Les autorités doivent préserver la compétitivité des marchés dans un contexte de consolidation du secteur

En réponse notamment à des situations de surcapacité, le secteur du transport maritime par conteneurs a été consolidé horizontalement au fil du temps par un jeu de fusions-acquisitions, dans le cadre desquelles des entreprises extérieures au secteur ont également été absorbées. Les transporteurs ont aussi poursuivi des stratégies d'intégration verticale en investissant dans des activités d'exploitation de terminaux et dans d'autres services logistiques. De plus, ils travaillent ensemble au sein de consortiums et d'alliances.

Ainsi, entre 1996 et 2022, la part des 20 premiers transporteurs dans la capacité de charge totale des porte-conteneurs est passée de 48 à 91 % et, au cours des cinq dernières années, les quatre premiers transporteurs ont augmenté leurs parts de marché à tel point qu'ils contrôlent aujourd'hui plus de la moitié de cette capacité de charge (fig. 10).

Figure 10 Parts de marché des quatre premiers, des 10 premiers et des 20 premiers transporteurs, 2011-2022 (en pourcentage)

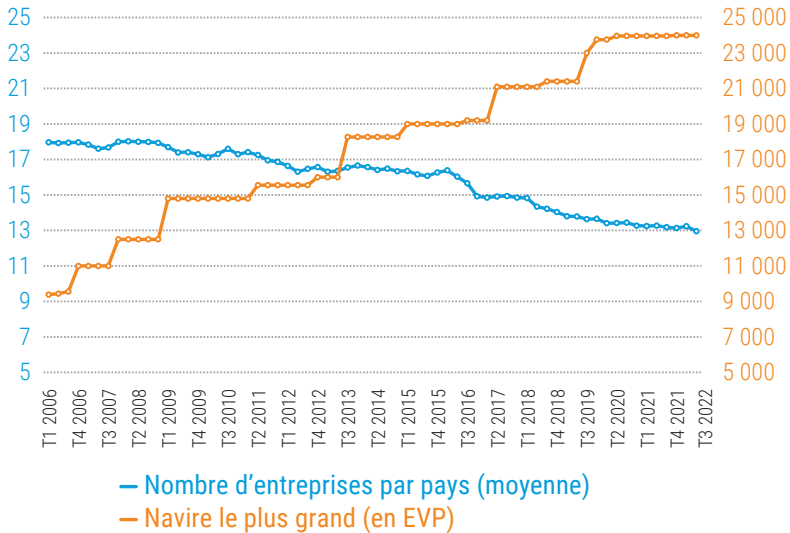


Source : CNUCED, d'après des données fournies par Alphaliner.

Il est également intéressant de considérer le nombre d'entreprises prestataires de services dans chaque pays. De manière générale, ce nombre est en baisse. Comme le montre la figure 11, il est passé de 18 à 13 entre 2006 et 2022 (en moyenne). Dans le même temps, la taille moyenne du navire le plus grand qu'a accueilli chaque pays a presque triplé. Étant donné que la taille des navires augmente plus vite que le volume des échanges, les petits concurrents ont tendance à être évincés. Entre 2006 et 2022, le nombre d'entreprises offrant des services aux importateurs et aux exportateurs a augmenté dans 56 pays, mais baissé dans 110 autres, notamment dans plusieurs petits États insulaires en développement, où le secteur du transport maritime est passé d'un duopole à un monopole.

L'intégration verticale a permis aux quatre premières sociétés de transport maritime par conteneurs d'offrir plus souvent leurs propres services terminaux. Aujourd'hui, les deux plus grands exploitants de terminaux à conteneurs, sur le plan de la capacité de traitement de conteneurs, sont China Cosco Shipping et APM Terminals, deux entreprises affiliées à deux grandes compagnies maritimes, l'une chinoise et l'autre danoise.

Figure 11 Nombre moyen d'entreprises prestataires de services par pays et taille du navire le plus grand, T1 2006-T2 2022



Source : CNUCED, d'après des données fournies par MDS Transmodal.

La forme de collaboration la plus courante est l'alliance stratégique. Depuis 2015, la proportion de la capacité de charge contrôlée par les transporteurs membres de ces alliances est passée à plus de 80 %. Aujourd'hui, les neuf premiers exploitants de conteneurs organisent leurs services sur les liaisons Est-Ouest dans le cadre de trois alliances stratégiques, dont aucun petit transporteur ne fait partie.

Grâce à l'intégration, les transporteurs et les alliances ont un plus grand pouvoir de négociation face aux autorités portuaires, puisqu'ils ont maintenant la double casquette d'exploitants de terminaux et de prestataires de services de transport maritime.

Pour atteindre les objectifs climatiques, les sociétés de transport et les ports se tournent vers les carburants de substitution

Les armateurs doivent se soumettre à des réglementations environnementales de plus en plus strictes. Le 1^{er} janvier 2023, trois nouvelles réglementations de l'OMI, qui visent à réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur maritime et l'empreinte écologique des navires, entreront en vigueur. L'une de ces réglementations est le CII, auquel 30 à 40 % des porte-conteneurs et des transporteurs de vrac sec ont été considérés comme non conformes en 2021.

La mesure de réduction des émissions la plus simple à mettre en œuvre est la diminution des vitesses de navigation, mais les armateurs peuvent aussi équiper leurs navires de technologies à rendement énergétique élevé, qui permettent d'utiliser des carburants de substitution comme le GNL, le méthanol, l'ammoniac ou l'électricité, ou procéder à des changements opérationnels. De telles modifications ont toutefois un coût et auront des incidences sur la couverture d'assurance, ainsi que sur l'accès aux investissements et aux capitaux.

Actuellement, les carburants de substitution sont deux à cinq fois plus coûteux que les carburants conventionnels et ne sont donc pas encore commercialement viables. Les armateurs peuvent cependant garder leurs options ouvertes en optant pour des navires bicarburants. Au 1^{er} mars 2022, le carnet de commandes était constitué à près de 40 % de navires pouvant être alimentés par un ou plusieurs carburants. Pour promouvoir une utilisation à plus grande échelle des carburants de substitution, les ports doivent offrir des infrastructures d'approvisionnement en carburants à faibles émissions.

Les autorités portuaires, les transporteurs et tous les autres acteurs des chaînes d'approvisionnement du secteur peuvent agir pour accroître la compétitivité du transport maritime à faibles émissions de carbone. Il pourrait toutefois se créer un système à deux niveaux, où seule une petite partie des ports et des routes maritimes est adaptée aux navires alimentés par des carburants de substitution. Le nombre de liaisons accessibles à ces navires serait alors limité.

L'atténuation des changements climatiques et l'adaptation à leurs effets dans le secteur du transport maritime : les deux faces d'une même médaille

L'adaptation des ports aux effets des changements climatiques est une préoccupation croissante des décideurs comme des acteurs du secteur maritime mais, sur le terrain, les progrès restent lents. Il est de plus en plus à craindre que les changements climatiques menacent des ports, dont les dysfonctionnements assombriraient fortement les perspectives de développement durable des nations les plus vulnérables.

La Déclaration de Clydebank, adoptée à la vingt-sixième session de la Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (COP), prévoit la création, à l'horizon 2025, de six routes maritimes vertes à émission zéro, qui seront des liaisons totalement décarbonées entre deux ports ou plus. À la même session, les participants au Forum de la vulnérabilité climatique, qui regroupait plus de 50 pays en développement, ont adopté la Déclaration de Dacca-Glasgow, dans laquelle ils ont demandé à l'OMI d'œuvrer à l'introduction d'une taxe obligatoire sur les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur maritime.

Afin d'accélérer les efforts d'atténuation des changements climatiques, l'OMI a commencé à établir une version révisée de sa stratégie de réduction des émissions de gaz à effet de serre, qui sera examinée en 2023, et à élaborer des mesures à moyen terme, dont certaines seront fondées sur le jeu du marché. Il a aussi été proposé de mettre sur pied un conseil international de la recherche-développement dans le secteur maritime et un fonds connexe, qui pourrait financer, au bénéfice de tous les pays, le développement de technologies à émission zéro. D'autres mesures fondées sur le jeu du marché ont été suggérées, comme l'utilisation de fonds aux fins du financement d'investissements dans des solutions d'adaptation aux changements climatiques, en particulier dans les pays les plus vulnérables. Au niveau européen, des projets de réglementations visant à étendre le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne aux activités de transport maritime sont en cours d'examen. De telles réglementations, si elles étaient adoptées, pourraient avoir des incidences importantes sur le commerce tant intra-européen qu'international.

Lutter contre la pollution dans le secteur maritime

En plus d'émettre du CO₂, les navires sont d'importantes sources de pollution atmosphérique. En application de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et du Protocole de 1978 y relatif, les navires du monde entier sont tenus, depuis 2020, d'utiliser des carburants contenant moins de 0,5 % de soufre. En 2021, le Comité de la protection du milieu marin de l'OMI a adopté une version actualisée de ses directives sur les dispositifs d'épuration des gaz d'échappement, ainsi qu'une résolution dans laquelle il a recommandé vivement aux exploitants de navires d'utiliser, sur une base volontaire, des carburants de substitution ou des méthodes de propulsion plus propres, qui pouvaient contribuer à réduire les émissions de carbone noir des navires opérant dans l'Arctique ou à proximité.

Les déversements d'hydrocarbures de soute sont une autre forme de pollution majeure des navires. L'OMI poursuit l'élaboration d'un manuel sur les demandes en réparation visées par la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute, qui régit l'établissement des responsabilités en cas de déversement d'hydrocarbures de soute par un bateau autre qu'un pétrolier. Elle doit veiller, à cet égard, à ce que ce manuel réponde effectivement aux besoins et aux préoccupations des demandeurs, notamment dans les pays en développement vulnérables. Face au problème sans cesse croissant de la pollution plastique, elle a adopté en novembre 2021 une stratégie relative aux déchets plastiques rejetés par les navires. En mars 2022, le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) a adopté une résolution au titre de laquelle il entamera l'établissement d'un instrument international juridiquement contraignant sur l'élimination de la pollution plastique. Quant à l'élaboration, dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (1982), d'un instrument international juridiquement contraignant sur la conservation et l'utilisation durable de la biodiversité marine des zones ne relevant pas de la juridiction nationale, les débats se poursuivent.

Le secteur maritime doit évoluer au rythme des changements et assurer sa résilience

Dans un environnement opérationnel en rapide mutation, marqué par des perturbations soudaines, les acteurs du secteur du commerce maritime et du transport maritime, qu'il s'agisse des transporteurs, des opérateurs portuaires ou des chargeurs, n'ont d'autre choix que d'évoluer au rythme

des changements. Le retour à une normale pré-COVID et pré-guerre étant de moins en moins probable, ils devront opérer des arbitrages entre de nouvelles priorités et de nouveaux objectifs souvent concurrents.

D'ores et déjà, ils redéfinissent leurs priorités, leurs plans et leurs stratégies, et la pandémie a largement accéléré cette tendance. Si le rythme de l'adaptation peut varier d'un segment et d'un acteur à l'autre du secteur maritime, la plupart des parties prenantes mettent davantage l'accent sur les relations clients, la gestion des risques, la planification, la préparation, la résilience et la transition numérique. De plus en plus, elles réinventent aussi leur propre image et leur offre de services en s'ouvrant à de nouvelles activités, jusqu'à exercer un contrôle de bout en bout sur les chaînes d'approvisionnement.

Le secteur maritime doit renforcer les compétences des femmes et garantir l'égalité des sexes

L'industrie portuaire demeure dominée par les hommes. Grâce à son tableau de bord de la performance portuaire, qu'elle a établi au titre de son programme TRAINFORTRADE, la CNUCED collecte des données auprès de 58 entités portuaires et a constaté en 2021 que les femmes ne représentaient que 17 % de la main-d'œuvre des ports. La plupart occupaient des postes de gestion, puisque 43 % de ces postes étaient tenus par des femmes, bien que la proportion soit plus élevée en Asie (60 %). Les femmes ne représentaient en revanche que 8 % de la main-d'œuvre dans le secteur de la manutention de marchandises et 6 % dans le secteur des opérations portuaires.

Les ports doivent former davantage leurs travailleurs, hommes comme femmes. En 2020 et 2021, la formation n'a représenté qu'une petite part des coûts du travail, non seulement parce que des fonds ont été réaffectés à la gestion de la pandémie, mais aussi parce que les ports sont passés à la formation à distance, moins coûteuse.

DOMAINES D'ACTION PRIORITAIRES

1. *Contenir la pandémie et atténuer ses répercussions sur les plus vulnérables*

- Améliorer l'accès aux vaccins, aux tests et aux traitements, en particulier dans les pays en développement. Les pouvoirs publics devront limiter autant que possible les mesures de confinement et autres mesures susceptibles de pénaliser excessivement la reprise dans les pays vulnérables.

2. *Soutenir la croissance, protéger les plus démunis et promouvoir le commerce*

- Promouvoir la croissance économique et consolider les cadres macroéconomiques tout en atténuant l'inflation et la vulnérabilité financière.
- Venir en aide aux plus vulnérables en garantissant la sécurité alimentaire et en réduisant la pauvreté.
- Éviter les restrictions à l'exportation et à l'importation lorsque celles-ci ont pour effet d'aggraver les perturbations.

3. *Remédier aux contraintes qui pèsent sur l'offre d'infrastructures et de services*

- Avant d'investir, étudier attentivement la façon dont évolue la demande de services de transport maritime.
- Développer les infrastructures de transport, améliorer l'efficacité et la productivité des opérations portuaires, accroître la connectivité, élargir les espaces de stockage et d'entreposage, limiter autant que possible les pénuries de main-d'œuvre et de matériel et, de manière générale, rendre les ports et leurs connexions avec l'arrière-pays plus efficaces et plus à même de réagir aux fluctuations de la demande.
- Développer et moderniser les infrastructures portuaires et les connexions avec l'arrière-pays en collaboration avec le secteur privé.
- Développer les flottes régionales et les services de transport régionaux en réponse à la hausse des taux de fret et à d'autres difficultés auxquelles se heurtent les pays en développement.

4. *Mettre en œuvre des solutions de facilitation du transport et du commerce dans les ports et aux frontières*

- Accélérer les procédures en les dématérialisant, l'accent devant être mis sur le traitement avant l'arrivée et sur les documents et paiements électroniques. Simplifier progressivement les procédures et les exigences, et supprimer celles qui ne sont plus nécessaires. Pour chaque mesure commerciale, choisir l'option la moins restrictive.
- Adopter des systèmes de logistique commerciale à la fois intelligents et verts, et supprimer les obstacles juridiques et réglementaires à l'utilisation de documents électroniques.
- Faciliter la relève des équipages et remédier à la crise de la relève des équipages de gens de mer par une réponse coordonnée des pouvoirs publics et des acteurs du secteur maritime.
- Coordonner les efforts, resserrer la collaboration, mettre en commun l'information et définir des solutions coordonnées. Utiliser des plateformes numériques d'information en temps réel et des systèmes de guichet unique électronique (AIS/GIS).

5. *Opérer la transition vers les énergies propres à faibles émissions*

- Établir un cadre réglementaire mondial et prévisible pour les investissements en faveur de la transition énergétique et de la décarbonisation.
- Faire connaître les nouvelles réglementations de l'OMI, promouvoir leur application et aider les parties prenantes à les respecter.
- Aider les ports des pays en développement à opérer la transition énergétique et à décarboner leurs activités.

6. *Promouvoir la transition numérique et tirer parti des possibilités offertes par le commerce électronique*

- Aider les pays en développement à tirer davantage parti des technologies numériques et du commerce électronique, et adopter des systèmes de logistique maritime intelligents. Proposer davantage d'activités de formation, en particulier à l'utilisation des nouvelles technologies.
- Moderniser les infrastructures et les services de logistique et de facilitation du commerce, notamment pour la logistique du dernier kilomètre.

7. *Contrôler les taux de fret et autres coûts*

- Suivre la situation du secteur et, si nécessaire, agir pour maintenir des conditions de concurrence justes, de sorte que les petits acteurs, y compris les parties prenantes des pays en développement, ne soient pas exclus.
- Mettre en place des outils de suivi et de mesure des résultats, notamment des indices du commerce maritime et des observatoires du fret au niveau régional.
- Imposer le contrôle des surestaries applicables aux conteneurs stockés dans les ports et renforcer les mécanismes formels et informels de règlement des différends.

8. *Garantir la compétitivité des marchés*

- Renforcer les capacités des responsables de la réglementation, des autorités de la concurrence et des autorités portuaires au niveau national, en particulier dans les petits États insulaires en développement et les pays les moins avancés, et créer des indices plus transparents pour les taux de fret, analogues à ceux qui existent pour les grands axes maritimes.
- Les autorités de la concurrence et les autorités portuaires devraient travailler ensemble pour adopter des mesures de protection de la concurrence en réponse à l'intégration verticale des transporteurs.
- Renforcer la coopération internationale aux fins de la lutte contre les pratiques anticoncurrentielles dans le transport maritime international, notamment en utilisant l'Ensemble de principes et de règles des Nations Unies sur la concurrence et en tirant parti des compétences de la CNUCED.

9. *Renforcer la résilience*

- Définir une vision et une stratégie de mobilisation de ressources à long terme pour assurer la résilience et la durabilité des chaînes d'approvisionnement dans le secteur maritime.
- Aider les pays en développement à se doter des capacités nécessaires pour se préparer à des difficultés multiples et majeures, pour y faire face et pour s'en relever en contribuant à la mise en place de systèmes de transport maritime à la fois souples et résilients.

- Investir dans la gestion des risques, ainsi que dans la préparation aux pandémies et autres perturbations susceptibles d'entraver le fonctionnement des ports et des chaînes d'approvisionnement du secteur maritime.
- Faciliter l'adaptation aux changements climatiques et le renforcement de la résilience dans les ports de mer des pays en développement en intensifiant les initiatives de renforcement des capacités et en consolidant les mécanismes de financement d'infrastructures à des conditions abordables.
- Dans le cadre de la reconfiguration des chaînes d'approvisionnement et de la relocalisation de la production à des fins de renforcement de la résilience de ces chaînes, étudier attentivement les différentes options pour trouver un juste équilibre entre les objectifs d'efficacité et d'économie de coûts, d'une part, et les impératifs de sécurité nationale, d'autonomie, d'autosuffisance et de résilience, d'autre part.
- Employer davantage de femmes dans les ports et renforcer la formation du personnel pour accroître la résilience des ports.

10. Revitaliser la coopération multilatérale

- Établir des cadres de coopération multilatérale plus solides et efficaces, qui permettent d'apaiser les conflits, d'atténuer les perturbations, de susciter une reprise vigoureuse et inclusive partout dans le monde, de lutter contre les changements climatiques et leurs effets, et d'opérer la transition vers une croissance sobre en carbone.

Étude sur les transports maritimes 2022 :

unctad.org/rmt

Courriel : rmt@unctad.org

Pour de plus amples renseignements sur les travaux que la CNUCED consacre à la logistique commerciale, rendez-vous sur unctad.org/tti



Pour en savoir plus et vous abonner aux bulletins d'information de la CNUCED sur le transport, rendez-vous sur :

unctad.org/transportnews