



## Conseil économique et social

Distr. : Générale  
5 mai 2011

Français  
Original : Anglais

### Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique Comité du commerce et de l'investissement

#### Deuxième session

Bangkok, 27-29 juillet 2011

Point 5 de l'ordre du jour provisoire

#### Faciliter le commerce intrarégional

### Faciliter le commerce intrarégional

#### Note du secrétariat

##### *Résumé*

L'obtention ou la création de nouveaux débouchés commerciaux exige de la part des entreprises de meilleures capacités d'acheminement des marchandises depuis les usines jusqu'aux entrepôts des acheteurs étrangers. Comme les pays développés offrent à présent moins de possibilités de croissance économique que les économies en développement de la région de l'Asie et du Pacifique, l'intérêt se porte de plus en plus sur le rôle du commerce intrarégional. Toutefois, les coûts du commerce entre les pays asiatiques sont souvent supérieurs à ceux entre les pays non asiatiques. À cet égard, les résultats obtenus en matière de facilitation du commerce dans les pays et les sous-régions de l'Asie et du Pacifique sont très divers. Par exemple, l'accomplissement des procédures commerciales est en moyenne trois fois plus long dans les pays en développement de la région que dans les pays développés.

Des mesures simples destinées à accroître la transparence pourraient certainement contribuer à faciliter le commerce et des mesures de cette nature nécessiteraient peu de ressources. Des mesures de facilitation du commerce plus pointues, telles que les systèmes commerciaux de guichet unique et sans papier, sont également adoptées par beaucoup de pays de la région. La coopération bilatérale et régionale en matière de facilitation du commerce offre des avantages supplémentaires à certains pays qui font de plus en plus une place à des dispositions y afférentes dans le cadre des accords commerciaux régionaux. En général, la facilitation du transit ne fait pas l'objet d'un traitement particulier dans ces accords, bien qu'il s'agisse d'une composante essentielle du commerce intrarégional. Au-delà des procédures commerciales et douanières, l'amélioration des services de logistique commerciale, en particulier les services de transport maritime, est un élément indispensable à la réduction des coûts du commerce.

Le présent document offre un aperçu des activités de la CESAP dans le domaine de la facilitation du commerce et formule un certain nombre de recommandations concrètes à soumettre au Comité pour examen.

## Table des matières

	Page
I. Introduction.....	2
II. Le commerce intrarégional : coûts et résultats obtenus en matière de facilitation des échanges .....	3
III. Progresser dans la facilitation du commerce .....	5
IV. Les activités de la CESAP en matière de facilitation du commerce.....	7
V. Questions à examiner par le Comité.....	9
Tableau	
Coûts non tarifaires du commerce intrarégional et extrarégional en Asie (2007) .	3
Encadré	
Quelques résultats obtenus par l'UNNExT et la voie à suivre.....	8

## I. Introduction

1. La baisse sensible des tarifs douaniers au cours des deux dernières décennies a d'autant plus souligné l'importance de mesures non tarifaires visant à réduire encore le coût des transactions internationales. Même en excluant le coût du transport international et les autres coûts non tarifaires, les frais engendrés par les procédures documentaires et autres formalités d'importation et d'exportation peuvent représenter jusqu'à 15 % de la valeur des marchandises.<sup>1</sup> Ainsi, l'obtention ou la création de nouveaux débouchés commerciaux exige de la part des entreprises de meilleures capacités d'acheminement des marchandises depuis les usines jusqu'aux entrepôts des acheteurs étrangers. Comme les économies de la région Asie-Pacifique offrent à présent plus de possibilités de croissance économique que les pays développés, il devient de plus en plus important de s'intéresser de manière urgente à la facilitation du commerce intrarégional.

2. Les coûts globaux du commerce, tels qu'estimés par la CESAP, tiennent compte de tous les coûts supplémentaires entraînés par une transaction transfrontière et non à l'intérieur des frontières. Comme on le verra plus en détail dans un chapitre du prochain *Rapport Asie-Pacifique 2011 sur le commerce et l'investissement*, ces estimations mettent en évidence que nombre de pays de la région ont fait des progrès dans la réduction des coûts au cours de la dernière décennie. Cela dit, les estimations révèlent aussi que, très souvent, près de la moitié de la réduction des coûts est imputable à des réductions tarifaires. Or les coûts non tarifaires du commerce représentent au moins 90 % du total des coûts du commerce. Par conséquent, pour accomplir d'autres progrès, les pays de la région devront prêter une attention accrue à la question des obstacles non tarifaires, notamment ceux résultant des procédures commerciales et de transit inutilement contraignantes et des services logistiques insuffisants.

<sup>1</sup> Banque asiatique de développement et Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique, *Designing and Implementing Trade Facilitation in Asia and the Pacific* (Manille, Banque asiatique de développement, 2009), disponible à l'adresse [www.unescap.org/tid/publication/adbescapbook.asp](http://www.unescap.org/tid/publication/adbescapbook.asp).

## II. Le commerce intrarégional : coûts et résultats obtenus en matière de facilitation des échanges

3. Les résultats obtenus en matière de facilitation du commerce intrarégional varient considérablement d'une sous-région asiatique à l'autre. D'une part, l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ASEAN) a atteint des niveaux élevés d'efficacité sur le plan du commerce international en termes de coûts non tarifaires du commerce en équivalent tarifaire dans le cas de ses membres à revenu intermédiaire les plus importants, comme l'Indonésie, la Malaisie, les Philippines et la Thaïlande, c'est-à-dire s'élevant à 49 % seulement, ce qui correspond aux coûts enregistrés dans les groupes de pays développés tels que les membres de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) et l'Union européenne. D'autre part, les coûts du commerce intrarégional en Asie du Sud, en Asie du Nord et en Asie centrale sont plus de deux fois supérieurs à ceux des pays de l'ASEAN. Les coûts non tarifaires du commerce en Asie de l'Est et en Asie du Nord-Est, comme le tableau 1 le montre, sont également élevés, mais surtout en raison des coûts importants auxquels la Mongolie enclavée fait face. En fait, les coûts non tarifaires du commerce entre la Chine, le Japon et la République de Corée sont parmi les plus bas du monde, à hauteur en moyenne de 39 % seulement, ce qui est remarquable étant donné l'absence d'accords de libre échange entre ces pays au cours de la période considérée.

Tableau 1  
Coûts non tarifaires du commerce intrarégional et extrarégional en Asie (2007)

Groupe considéré/partenaire	ASEAN-4	Asie de l'Est et du Nord-Est	Asie du Nord et Asie centrale	SAARC-4	Australie-Nouvelle Zélande	UE-5	ALENA
ASEAN-4	<b>49</b>	132	259	117	85	105	101
Asie de l'Est et du Nord-Est	132	<b>105</b>	193	201	143	127	109
Asie du Nord et Asie centrale	259	193	<b>148</b>	258	313	161	244
SAARC-4	117	201	258	<b>113</b>	145	124	137
Australie-Nouvelle Zélande	85	143	313	145	<b>61</b>	122	122
UE-5	105	127	161	124	122	<b>59</b>	104
ALENA	101	109	244	137	122	104	<b>50</b>

Source: Base de données CESAP sur les coûts du commerce.

Note: Les coûts du commerce sont exprimés en pourcentage de la valeur des marchandises et peuvent être interprétés en tant qu'équivalents tarifaires. ASEAN-4: Indonésie, Malaisie, Philippines et Thaïlande. UE-5: Allemagne, Espagne, France, Italie et Royaume Uni de Grande-Bretagne et Irlande du Nord. SAARC-4 (Association sud-asiatique de coopération régionale-4): Bangladesh, Inde, Pakistan et Sri Lanka.

4. En général, les coûts globaux du commerce intrarégional sont censés être inférieurs à ceux du commerce interrégional du fait de la proximité géographique entre les pays de la même région, ainsi que de leurs similitudes linguistiques et culturelles. Le tableau 1 montre que cela se vérifie au sein des sous-régions asiatiques, même si tel n'est pas tout à fait le cas pour l'Asie du Sud. Les coûts du commerce liés aux échanges intrarégionaux dans le cadre de la SAARC ne sont que de 4% inférieurs à ceux entre la SAARC et les pays de l'ASEAN. Ceci s'explique par le manque de facilitation du transit entre les pays sud-asiatiques.

5. Le coût du commerce entre les pays asiatiques dans les différentes régions est beaucoup plus élevé que celui du commerce entre les pays asiatiques et les pays ou sous-régions non asiatiques. Par exemple, les coûts non tarifaires du commerce entre l'ASEAN et les pays de la SAARC sont près de 15 % supérieurs à ceux du commerce entre l'ASEAN et les pays de l'ALENA. De même, les coûts du commerce entre l'Asie du Nord, l'Asie centrale et l'Asie du Sud sont 60 % supérieurs aux coûts entre l'Asie du Nord, l'Asie centrale et l'Union européenne. Signe positif, entre 2003 et 2007, toutes les sous-régions d'Asie ont contribué à la réduction des coûts non tarifaires du commerce avec au moins une autre sous-région. L'Asie du Sud a réalisé des progrès considérables sur le plan des coûts du commerce intrarégional et extrarégional, en particulier avec l'Asie du Nord, l'Asie centrale et l'ALENA.

6. Les délais de toutes les procédures commerciales liées au transport des marchandises de l'usine au lieu d'expédition du port maritime le plus proche – ou inversement – se sont réduits en moyenne d'environ 16 % dans les économies en développement de l'Asie et du Pacifique entre 2005 et 2010. L'essentiel des progrès accomplis par l'Asie du Sud-Est est lié à la limitation à 19 jours en moyenne de la durée des procédures commerciales. Le Cambodge et la Thaïlande ont réduit ces délais de plus de 40 % au cours de la même période. L'Inde et le Pakistan ont apporté des améliorations d'une ampleur analogue, bien que les délais des formalités commerciales en Asie du Sud et du Sud-Ouest sont encore supérieurs de moitié à ceux en Asie du Sud-Est (30 jours). Aucun progrès significatif n'a été observé dans le Pacifique. Les régions de l'Asie du Nord et de l'Asie centrale, composées pour l'essentiel de pays enclavés, ont enregistré quelques améliorations peu importantes, mais les délais de traitement des procédures nécessaires au transport des marchandises depuis la plupart des pays jusqu'à un port maritime reste longs (52 jours en moyenne). Dans l'ensemble, les procédures commerciales prennent encore trois fois plus de temps dans les pays en développement que dans les pays développés de la région (Australie, Japon et Nouvelle Zélande), signe que beaucoup de progrès restent à faire.

7. Le coût direct du traitement des procédures commerciales permettant d'acheminer les marchandises de l'usine au port maritime a légèrement augmenté dans la plupart des économies de l'Asie et du Pacifique entre 2005 et 2010, oscillant entre 633 dollars des États-Unis par conteneur en Asie du Sud-Est et près de 2 200 dollars des États-Unis en Asie du Nord et en Asie centrale. Cette situation est en partie imputable à des coûts salariaux plus élevés, à une demande croissante de services logistiques et de transport liée à la croissance du volume des échanges, et aux fluctuations des taux de change dans certains cas. Les coûts moyens ont augmenté le plus en Asie du Sud et en Asie du Sud-Ouest, soit de 16,6 % au cours de la période 2005-2010. En Asie du Nord et en Asie centrale, les coûts de traitement des procédures commerciales ont augmenté en moyenne de 9 %. Dans la plupart des pays de la région, les procédures d'importation coûtent encore plus que celles d'exportation, sans doute en raison des contrôles réglementaires appliqués aux importations. Toutefois, à compter de 2010, les délais d'importation sont devenus inférieurs ou égaux à ceux d'exportation dans beaucoup de pays, dont le Kazakhstan, la Malaisie, les Iles Salomon et Sri Lanka, ce qui semble indiquer qu'ils ont pris des mesures pour renforcer les procédures de dédouanement.

### III. Progresser dans la facilitation du commerce

8. Les mesures de facilitation du commerce sont très diverses de par leur complexité et les ressources nécessaires. Pour être efficaces, elles doivent tenir compte du niveau de l'infrastructure et de la qualité du cadre réglementaire des entreprises. Des mesures simples destinées à accroître la transparence peuvent faciliter considérablement le commerce et n'exigent que peu de moyens, comme la publication en temps utile des réglementations et procédures commerciales. Il est certes possible d'améliorer encore l'application des mesures de transparence, mais, dans beaucoup de pays, le secteur privé a accompli des progrès dans ce domaine, en partie grâce à l'institutionnalisation accrue des consultations entre public et privé sur la manière de remédier aux entraves commerciales.

9. Au niveau national, de nombreux pays travaillent à présent à l'application de mesures de facilitation du commerce plus complexes, tirant souvent parti des technologies de l'information et de la communication modernes. Une de ces mesures concerne l'élaboration de systèmes de gestion des risques pour l'inspection et le dédouanement des marchandises, permettant aux services des douanes et autres organismes de contrôle des échanges de limiter l'inspection matérielle des marchandises aux expéditions considérées comme à haut risque. L'inspection matérielle multiplie en général par deux les délais de dédouanement des marchandises, les faisant passer par exemple de 1,55 jour à 3,36 jours en moyenne pour l'Asie de l'Est et le Pacifique<sup>2</sup>. La mise en place d'un système de gestion des risques peut considérablement réduire le nombre des expéditions à inspecter. Ainsi, en Chine, moins de 9 % des expéditions font l'objet aujourd'hui d'une inspection matérielle, contre 100 % dans certains des pays qui doivent encore adopter cette mesure.

10. De nombreux pays ont aussi entrepris la mise en place de guichets électroniques uniques nationaux, ou de systèmes qui facilitent l'échange électronique de données et de documents commerciaux entre les négociants, les autorités douanières, et autres organismes publics et parties prenantes. La plupart des pays disposent déjà de systèmes d'échange de données et autorisent qu'au moins certains documents et informations requis soient communiqués sous forme électronique. L'objectif à long terme est souvent de mettre en place un système de guichet unique qui permette aux négociants non seulement de présenter en ligne et en temps voulu toutes les données et informations requises par les organismes publics compétents, mais aussi de payer en ligne les taxes et de recevoir par le même biais les autorisations et les documents de dédouanement voulus, ainsi que de communiquer avec les prestataires de services logistiques et autres parties prenantes du secteur privé. La République de Corée, Singapour et Hong Kong (Chine) sont les leaders mondiaux dans la création de systèmes de guichet unique nationaux, qui ont accru leur connectivité en réduisant les délais et les coûts des procédures commerciales à l'intérieur de leurs frontières et à leurs frontières. Il convient de noter que, dans tous les cas, l'application de telles mesures a exigé une ferme volonté politique, ainsi que l'établissement – ou l'existence préalable – d'un solide mécanisme institutionnel public-privé interagences au moyen duquel les problèmes de facilitation du commerce pourraient être examinés périodiquement et ouvertement.

---

<sup>2</sup> Banque mondiale, *Logistics Performance Index 2010* (Washington DC, Banque mondiale, 2010). Disponible à l'adresse <http://go.worldbank.org/88X6PU5GV0>.

11. S'il est communément admis aujourd'hui que la facilitation du commerce commence au point de départ, les pays reconnaissent depuis longtemps que la coopération bilatérale et régionale en matière de facilitation du commerce pouvait offrir des avantages supplémentaires. On ne peut tirer pleinement profit des guichets uniques et autres systèmes d'échange de données commerciales sous forme électronique qu'à partir du moment où les autorités du pays partenaire sont en mesure d'accepter les données et documents électroniques dans un guichet unique national. Toutefois, de légers progrès ont été accomplis dans l'élaboration d'un cadre juridique international approprié pour l'échange électronique transfrontière de données et documents commerciaux; le Guichet unique régional de l'ASEAN, initiative pionnière, a nécessité beaucoup d'efforts pour l'établissement de la base juridique nécessaire.

12. La plupart des accords de commerce préférentiels et des accords de partenariat économique entre les pays de la région comportent aujourd'hui des dispositions concernant la facilitation du commerce. L'Accord sur le commerce des marchandises de l'ASEAN (ATIGA) le plus récent, qui est entré en vigueur en 2010, consacre un chapitre entier à la facilitation du commerce. Le troisième cycle de négociations sur l'Accord commercial Asie-Pacifique (APTA) a abouti à l'adoption en 2009 par les États signataires de l'Accord cadre sur la facilitation du commerce dans les États participants à l'APTA. Une étude comparative effectuée par la CESAP sur des accords de libre-échange récents a montré que tous les accords de ce type engageaient leurs signataires à renforcer la transparence, notamment par l'obligation qui leur était faite de publier les lois et règlements touchant au commerce. De tels accords reconnaissent aussi l'importance de l'utilisation de normes internationales pour la facilitation du commerce. Les autres mesures qu'on rencontre de plus en plus fréquemment font intervenir l'automatisation/l'utilisation des technologies de l'information et de la communication, la gestion des risques, les résolutions anticipées et les guichets uniques.

13. Les dispositions relatives à la facilitation du commerce de la plupart des accords sont en général les « meilleures possible » par nature, ce qui ne permet pas vraiment d'apprécier dans quelle mesure elles sont appliquées. Faute de pouvoir rendre inconditionnel le respect des mesures de facilitation du commerce, la meilleure manière de faire progresser cette dernière dans le cadre d'un accord de commerce régional serait d'établir un mécanisme institutionnel solide au moyen duquel les problèmes de procédure seraient recensés et résolus avant l'entrée en vigueur de l'accord, comme stipulé par exemple dans l'ATIGA.

预览已结束，完整报告链接和二维码如下：

[https://www.yunbaogao.cn/report/index/report?reportId=5\\_6307](https://www.yunbaogao.cn/report/index/report?reportId=5_6307)

