

Transport maritime en Méditerranée

Jan Hoffmann, Chef du Service de la logistique commerciale, Division de la technologie et de la logistique, CNUCED

Les services portuaires et maritimes traitent plus de 80 % des volumes du commerce mondial, et cette part est encore plus élevée pour la plupart des pays en développement. Malgré la croissance du commerce électronique - en fait dynamisée par celui-ci - le mouvement physique des marchandises à travers les océans reste au cœur du développement axé sur le commerce. Pour participer aux chaînes de valeur mondiales, les pays méditerranéens **dépendent** de ports bien connectés et de services maritimes rentables.

Au-delà d'être utilisateurs de services portuaires et maritimes, les pays méditerranéens génèrent également des revenus en **fournissant** des services et en accueillant eux-mêmes des entreprises maritimes. Certains pays de la région sont des acteurs importants dans les services de propriété, d'immatriculation et de transbordement des navires.

Ces dernières années, la question du **changement climatique** est apparue comme un défi majeur pour ceux qui utilisent et fournissent des services de transport maritime. Les pays méditerranéens doivent s'adapter aux impacts du changement climatique, y compris l'élévation du niveau de la mer et les phénomènes météorologiques extrêmes plus fréquents qui affectent les ports. Alors que l'industrie évolue vers la décarbonisation, les pays méditerranéens doivent également évaluer et atténuer les effets potentiels que les mesures de décarbonation peuvent avoir sur les coûts de transport et sur la connectivité.

Afin d'aider les pays à évaluer les options pour leurs politiques maritimes, cet article examine les profils maritimes, la performance portuaire et la connectivité maritime de 12 pays d'Europe du Sud et d'Afrique du Nord.

Connectivité maritime

En termes de connectivité de transport maritime, les douze pays couverts dans le présent article peuvent être classés en trois groupes.

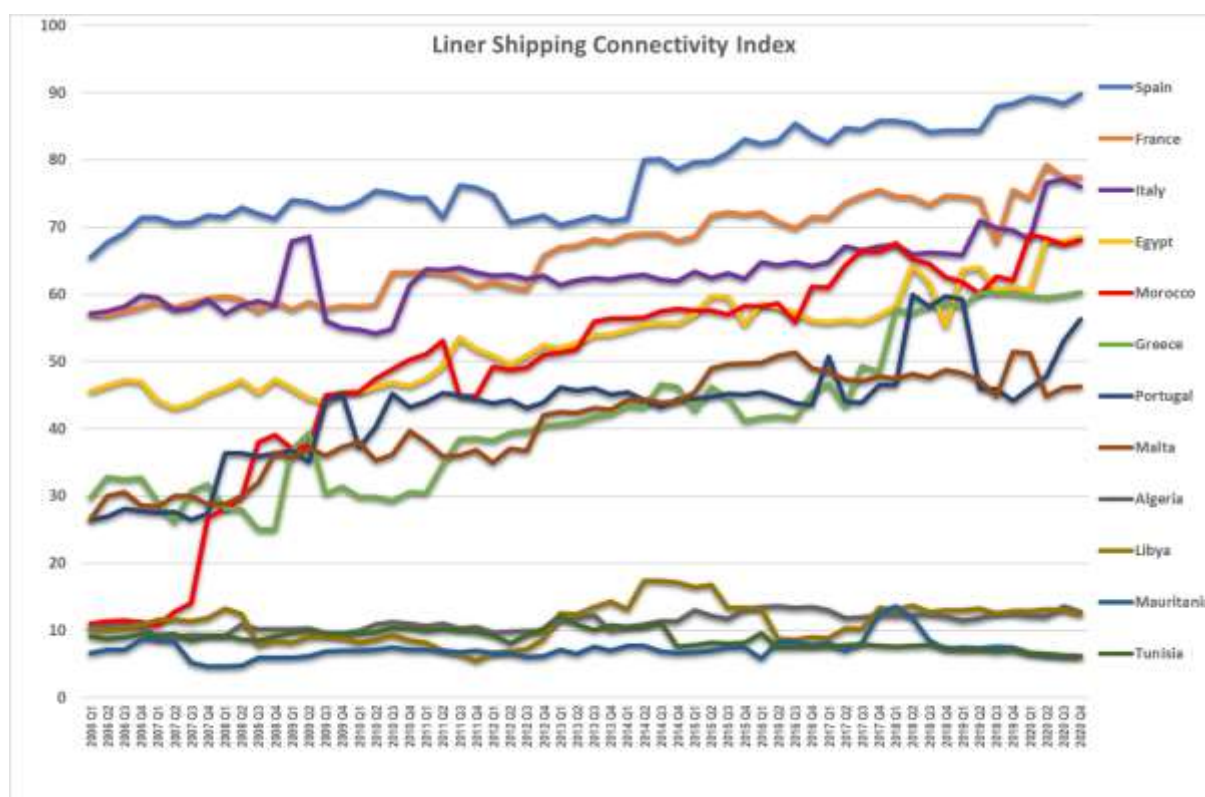
- Le premier. En Europe (d'ouest en est), le [Portugal](#), l'[Espagne](#), la [France](#), l'[Italie](#) et la [Grèce](#) ont des marchés nationaux et des connexions avec l'arrière-pays. Les services maritimes par lesquels ils sont connectés aux fournisseurs et marchés étrangers tendent à desservir une combinaison de demande intérieure, d'arrière-pays plus large, ainsi que des services de transbordement dans le cas de l'Espagne, de l'Italie et de la Grèce.
- Le deuxième. Le [Maroc](#), la [Malte](#) et l'[Égypte](#) ont des volumes de fret nationaux, mais profitent surtout de leur position géographique, fournissant des services de transbordement dans le réseau mondial des lignes maritimes régulières. Le Maroc et l'Égypte sont les deux pays

africains avec une connectivité des lignes maritimes régulières la plus élevée. La troisième connectivité des lignes maritimes régulières la plus élevée pour les pays africains est enregistrée en Afrique du Sud, c'est-à-dire les trois pays les mieux connectés sont ceux des coins géographiques du continent.

- Le troisième. La [Mauritanie](#), l'[Algérie](#), la [Tunisie](#) et la [Libye](#) se connectent vers les pays européens principalement via des services RoRo et passagers. L'Algérie et la Libye sont également d'importants exportateurs de pétrole et reçoivent ainsi un grand nombre de pétroliers.

La CNUCED publie trimestriellement un indice de connectivité des lignes maritimes régulières (Liner Shipping Connectivity Index , LSCI) pour les [pays](#) et les [ports](#). L'indice est généré en collaboration et avec les données de [MDS Transmodal](#) sur le déploiement de porte-conteneurs. Les six composantes sous-jacentes comprennent des données concrètes sur le nombre de navires, leur capacité de transport de conteneurs en EVP (unités équivalentes à vingt pieds), leur taille, le nombre d'entreprises, le nombre de services et le nombre de pays ou de ports pouvant être atteints sans transbordement. L'indice fournit une indication utile de la position de chaque pays et de chaque port dans le réseau mondial des lignes maritimes régulières.

Figure 1. Liner Shipping Connectivity Index des pays, trimestrielle, Q1 2006 to Q4 2020



Source: CNUCED, sur la base des données fournies par [MDS Transmodal](#).
Les données pour tous les pays sont disponibles sous <http://stats.unctad.org/maritime>.

Le pays le mieux connecté de la Méditerranée est l'Espagne, suivi de la France et de l'Italie. Les trois pays se bénéficient de leur situation géographique et de leurs marchés intérieurs et arrière-pays. En revanche, l'Algérie, la Libye, la Mauritanie et la Tunisie, ont une connectivité aux lignes maritimes régulières très faible. Leur LSCI n'a pas augmenté depuis 2006. Le Maroc avait initialement le même niveau de connectivité que l'Algérie, la Libye, la Mauritanie et la Tunisie, mais grâce à l'investissement du secteur privé à Tanger Med, il dispose désormais d'un hub de transbordement à la pointe de la technologie et dispose du cinquième LSCI le plus élevé de la région (Figure 1)

En plus de permettre des comparaisons au niveau des pays, le *Liner Shipping Connectivity Bilateral Index* (LSBCI) décrit le niveau de connectivité entre les pays (tableau 1). La connectivité bilatérale la plus élevée parmi les 10 économies méditerranéennes analysées pour ce chapitre est enregistrée entre l'Espagne et l'Italie, et entre l'Espagne et le Maroc ; suivi de la connectivité bilatérale entre la France et l'Italie, et entre la France et l'Espagne. La connectivité bilatérale la plus faible se situe entre la Tunisie et la Grèce, et entre la Tunisie et l'Égypte.

Tableau 1: *Bilateral connectivity index, 2019*

	Algeria	Egypt	France	Greece	Italy	Libya	Malta	Morocco	Spain	Tunisia
Algeria		0.18	0.19	0.17	0.19	0.16	0.18	0.17	0.21	0.16
Egypt	0.18		0.32	0.42	0.47	0.20	0.27	0.36	0.46	0.13
France	0.19	0.32		0.38	0.51	0.20	0.45	0.46	0.51	0.15
Greece	0.17	0.42	0.38		0.40	0.18	0.26	0.28	0.38	0.13
Italy	0.19	0.47	0.51	0.40		0.21	0.38	0.39	0.57	0.16
Libya	0.16	0.20	0.20	0.18	0.21		0.19	0.17	0.21	0.16
Malta	0.18	0.27	0.45	0.26	0.38	0.19		0.29	0.38	0.15
Morocco	0.17	0.36	0.46	0.28	0.39	0.17	0.29		0.57	0.16
Spain	0.21	0.46	0.51	0.38	0.57	0.21	0.38	0.57		0.16
Tunisia	0.16	0.13	0.15	0.13	0.16	0.16	0.15	0.16	0.16	

Source: CNUCED, sur la base des données fournies par [MDS Transmodal](#).
Les données pour tous les pays sont disponibles sous <http://stats.unctad.org/maritime>.

Performance portuaire

Grâce aux données du système d'identification automatique (AIS), fournies par MarineTraffic, nous avons des informations détaillées sur le nombre de navires et le type de navires faisant escale dans les ports de chaque pays. Les rapports annuels et semestriels sur les escales et le temps passé au port sont disponibles sur [UNCTAD-stat](#). Le même ensemble de données nous permet également de voir le temps médian passé par les navires au port, ainsi que leur âge moyen et la capacité de charge moyenne et maximale. Le tableau 2 fournit deux exemples illustratifs.

Le nombre total d'escales de navires le plus élevé en 2019 parmi les 12 pays couverts dans cet article a été enregistré en Italie, avec 233 081 arrivées, suivie de la Grèce (159 583) et de l'Espagne (142 773).

La plupart des escales de navires dans ces trois pays étaient des navires à passagers, y compris des ferries et des croisières.

Le plus petit nombre d'escales de navires a été enregistré en Mauritanie (806), en Libye (2 772), en Tunisie (4 068) et en Algérie (6 188). Dans ces pays d'Afrique du Nord, une part importante des escales de navires sont des vraquiers de marchandises diverses. Ces navires sont utilisés pour tous les types de cargaisons ; ils sont utilisés plus souvent lorsque les volumes de fret sont faibles et qu'il y a moins d'incitation à déployer des navires plus spécialisés. Les vraquiers liquides sont le type de navire le plus important uniquement en Libye.

Tableau 2: Arrivées de navires et temps passé au port, 2019. Exemples de l'Algérie et de l'Espagne

Algérie

	Number of arrivals	Median time in port (days)	Avg age of vessels	Avg size (GT) of vessels	Avg cargo carrying capacity (DWT) per vessel	Avg container carrying capacity (TEU) per container ship	Maximum size (GT) of vessels
All ships	6 188	2.44	16	17 942	26 545	1 115	156 919
Liquid bulk carriers	1 041	1.59	13	25 743	44 673	..	156 919
Liquefied petroleum gas carriers	459	1.50	11	18 661	20 960	..	48 963
Liquefied natural gas carriers	196	1.07	12	77 133	61 085	..	137 000
Dry bulk carriers	777	7.06	11	24 740	41 174	..	70 933
Dry breakbulk carriers	1 763	2.48	17	6 702	8 942	..	38 910
Roll-on/ roll-off ships	167	..	29	11 600	6 123	..	66 802
Container ships	1 119	3.22	16	11 817	..	1 115	26 061
Passenger ships	666	..	28	21 537	47 842

Espagne

	Number of arrivals	Median time in port (days)	Avg age of vessels	Avg size (GT) of vessels	Avg cargo carrying capacity (DWT) per vessel	Avg container carrying capacity (TEU) per container ship	Maximum size (GT) of vessels
All ships	142 773	0.88	17	16 226	13 971	3 235	232 618
Liquid bulk carriers	16 042	0.90	11	11 074	18 168	..	160 457
Liquefied petroleum gas carriers	1 486	0.96	11	7 631	8 761	..	48 963
Liquefied natural gas carriers	362	1.04	10	92 790	73 120	..	163 922
Dry bulk carriers	3 279	1.90	16	22 414	38 830	..	151 915
Dry breakbulk carriers	13 374	1.17	15	5 127	7 197	..	71 543
Roll-on/ roll-off ships	11 529	..	17	22 418	7 733	..	77 000
Container ships	15 137	0.65	14	35 592	..	3 235	232 618
Passenger ships	81 564	..	19	14 158	225 282

Source: CNUCED, sur la base des données fournies par MarineTraffic.

Les données pour tous les pays sont disponibles sous <http://stats.unctad.org/maritime>.

Les séjours au port les plus courts pour les porte-conteneurs en 2019 sont enregistrés en Espagne (0,65 jour par navire au port), suivi du Portugal (0,69), de la France (0,75) et du Maroc (0,78). Les porte-conteneurs ont passé le plus de temps dans les ports d'Algérie (3,22 jours par navire au port), de Tunisie (3,12), de Libye (2,32) et de Mauritanie (1,97) (tableau 2).

Dans les mêmes conditions, il serait logique de penser que le temps au port soit plus long dans les pays où le trafic de conteneurs est plus important, étant donné que chaque navire doit charger et décharger plus de conteneurs. Cependant, il existe également une causalité allant dans la direction opposée : des

ports plus efficaces sont plus attrayants pour les expéditeurs et les transporteurs et, par conséquent, un séjour au port plus court est un indicateur positif de l'efficacité d'un port et de sa compétitivité commerciale.

Avec voies d'accès pour les marchandises restreintes, il y a moins de camions provoquant des embouteillages dans les terminaux, et avec des cargaisons arrivant et partant en grands lots, potentiellement planifiés des jours à l'avance, les ports de transbordement présentent des avantages fondamentaux. Finalement, la plupart sont exploités par des opérateurs mondiaux de terminaux, et nombre d'entre eux sont créés en tant que centres de coûts ou coentreprises avec les exploitants des navires.

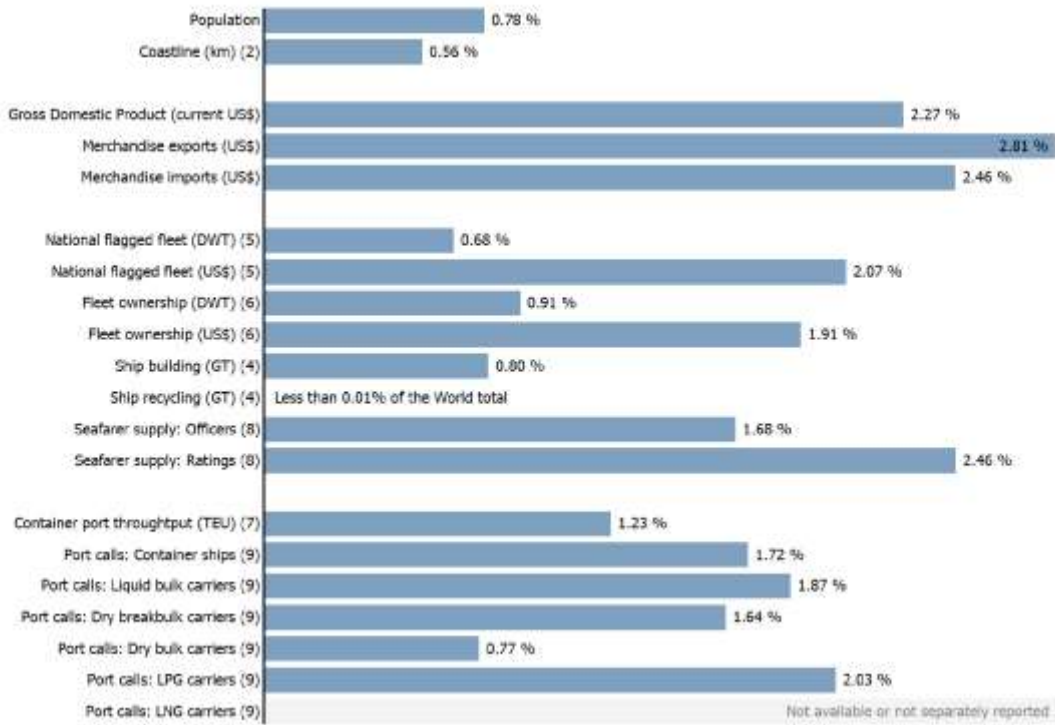
En moyenne, 75 à 85 % du temps d'escale des porte-conteneurs est consommé par les opérations de conteneurs, c'est-à-dire le temps entre le premier et le dernier levage de conteneurs, tandis que le temps restant peut être dû au pilotage, à l'amarrage, éventuellement aux formalités douanières et à d'autres ou des exigences procédurales. Il existe un énorme écart dans les temps de port moyens, et cela devrait être considéré comme une opportunité d'amélioration.

Profils maritimes

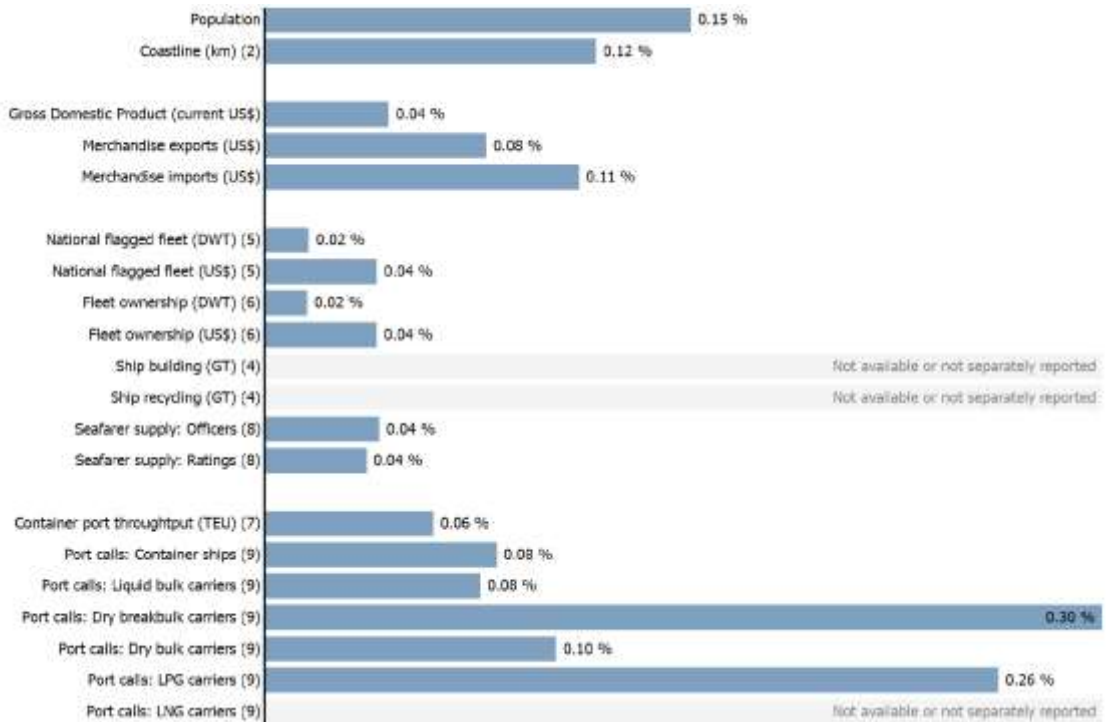
Les [Profils maritimes des pays](#) de la CNUCED montrent la participation de chaque pays aux affaires maritimes. La figure 2 donne l'exemple de l'Italie et de la Tunisie. Il est intéressant de voir comment certains pays sont importants fournisseurs de certains segments du transport maritime, notamment la propriété de navires (Grèce) et l'immatriculation des navires (Malte). Cependant, la plupart des pays de la région sont principalement des utilisateurs de services de transport maritime (reflétés dans leur part des escales de navires) que des fournisseurs.

Figure 2: Parts de marché des Profils maritimes des pays, 2019. Exemples de l'Italie et de la Tunisie.

Italie



Tunisie



Source: CNUCED, <https://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/MaritimeProfile/en-GB/380/index.html>

L'impact de la COVID-19

Dans tous les pays, au cours du premier semestre 2020, [les escales de la plupart des types de navires ont considérablement diminué](#). Globalement, en 2020, les escales de porte-conteneurs ont été inférieures de 2,8 % à celles de 2019. Ce secteur a connu la première reprise. Les escales des cargos généraux ont diminué de 7,8%, tandis que les escales des vraquiers et des pétroliers ont diminué respectivement de 4,1% et 4,9%. Les baisses les plus importantes ont été enregistrées pour les navires rouliers (moins 12,8 %) et les navires à passagers (moins 18,3 %) (tableau 3). Ainsi, les navires de transport de marchandises s'en sont mieux tirés que les navires de transport de personnes.

Tableau 3: Escales en 2020, et évolution sur 2019

Country	All ships		Break bulk		Container		Dry bulk		LNG carriers	
	2020 total	Change 2020/19	2020 total	Change 2020/19	2020 total	Change 2020/19	2020 total	Change 2020/19	2020 total	Change 2020/19
Algeria	5 703	-5.2%	1 050	-13.2%	1 190	2.8%	905	0.9%	341	24.9%
Egypt	27 328	-7.3%	2 322	-13.5%	8 091	-8.4%	7 081	2.8%	673	-11.8%
France	36 456	-22.1%	1 991	-6.4%	3 755	-15.5%	1 485	-13.0%	290	-10.2%
Greece	46 364	-16.1%	892	-22.7%	3 933	-1.0%	1 798	-0.7%	140	15.7%
Italy	68 924	-20.8%	3 041	-18.0%	7 906	-3.7%	1 841	-10.5%	212	-12.0%
Libya	2 669	-7.6%	415	21.0%	936	18.0%	208	-1.9%	80	-27.9%
Malta	7 527	-15.2%	587	-2.3%	1 619	-9.9%	1 028	-5.6%	0	n/a
Mauritania	1 215	3.2%	270	-12.3%	315	3.6%	294	5.4%	0	n/a
Morocco	15 098	-26.5%	1 004	-7.3%	4 608	5.8%	1 552	2.6%	0	n/a
Portugal	7 340	-17.0%	1 255	-6.8%	3 392	-4.0%	344	-21.8%	74	-2.6%
Spain	80 347	-24.8%	4 914	-13.1%	14 565	-5.0%	4 784	-8.4%	492	-5.7%
Tunisia	2 734	-15.8%	450	-18.8%	380	7.3%	294	-2.6%	0	n/a
World	2 247 806	-9.6%	162 592	-7.8%	471 282	-2.8%	346 065	-4.1%	17 080	-0.2%

Country	All ships		LPG carriers		Passenger ships		Ro/Ro		Tanker	
	2020 total	Change 2020/19	2020 total	Change 2020/19	2020 total	Change 2020/19	2020 total	Change 2020/19	2020 total	Change 2020/19
Algeria	5 703	-5.2%	787	24.1%	150	-77.4%	111	-36.9%	1 169	16.8%
Egypt	27 328	-7.3%	837	0.7%	686	-35.4%	1 288	-26.1%	6 350	-5.1%
France	36 456	-22.1%	680	-11.1%	21 975	-27.5%	1 566	-22.3%	4 714	-7.5%
Greece	46 364	-16.1%	560	9.2%	32 687	-22.3%	2 937	14.2%	3 417	13.2%
Italy	68 924	-20.8%	729	-14.5%	40 018	-27.8%	8 835	-7.0%	6 342	-10.0%
Libya	2 669	-7.6%	201	12.9%	1	n/a	327	11.6%	581	-45.8%
Malta	7 527	-15.2%	299	-25.3%	575	-42.2%	452	8.4%	2 887	-16.7%
Mauritania	1 215	3.2%	25	-7.4%	0	n/a	13	-35.0%	298	24.7%
Morocco	15 098	-26.5%	436	11.2%	5 178	-49.3%	1 295	-32.7%	1 025	-4.2%
Portugal	7 340	-17.0%	205	-22.3%	177	-79.4%	884	-22.5%	1 009	-14.6%
Spain	80 347	-24.8%	875	-14.0%	37 132	-34.8%	7 885	-33.6%	9 700	-5.4%
Tunisia	2 734	-15.8%	151	-6.2%	386	-35.0%	731	-18.0%	342	-12.5%
World	2 247 806	-9.6%	36 705	-3.1%	698 681	-18.3%	150 087	-12.8%	365 314	-4.8%

Source: CNUCED, sur la base des données fournies par [MarineTraffic](#).

Remarque : dans ce tableau, seuls les navires de 5000 GT et plus sont pris en compte.

Des données supplémentaires sont disponibles sous <http://stats.unctad.org/maritime>

Parmi les 12 pays couverts dans ce chapitre, le Maroc (-26,5%), l'Espagne (-24,8%), la France (-22,1%) et l'Italie (-20,8%) ont connu la plus forte baisse des escales tout au long de la pandémie. Ces pays ont

également une part élevée de trafic passagers et Ro/Ro, qui sont les deux marchés les plus touchés par la pandémie. La Mauritanie est le seul pays qui a enregistré une augmentation des escales portuaires en 2020, bien qu'en partant de la base la plus basse, et bénéficiant d'arrivées croissantes de pétroliers.

Conclusions et implications sur les politiques

Les pays de la sous-région sont avant tout utilisateurs de services de transport maritime. Ce ne sont pas des [pays constructeurs de navires](#) (la plupart des constructions navales ont lieu en Chine, au Japon et en Corée), ni – à l'exception de la Grèce – [des pays propriétaires des navires](#). Seuls le Portugal et Malte ont [des registres des navires](#) importants, c'est-à-dire que les navires étrangers battent pavillon de ces pays.

Le principal intérêt des pays de la région méditerranéenne réside dans [les escales](#) et [le trafic](#). Et ici, il existe de grandes différences dans les performances, telles que mesurées par exemple dans le [Liner Shipping Connectivity Index](#) et le [temps que les navires passent au port](#).

Sur la base du rapport [Review of Maritime Transport 2020](#) de la CNUCED, il existe six domaines prioritaires d'action politique à prendre en réponse à la pandémie de COVID-19 et aux défis persistants auxquels sont confrontés le transport et le commerce maritimes.

- Le premier. Les pays méditerranéens doivent continuer à soutenir le commerce afin qu'il puisse soutenir efficacement la croissance et le développement. Le protectionnisme ou les restrictions à l'exportation, en particulier pour les biens essentiels en temps de crise, entraînent des coûts économiques et sociaux.
- Le deuxième. Analyser soigneusement les options pour améliorer la résilience des chaînes d'approvisionnement. Par exemple, un raccourcissement des chaînes d'approvisionnement par la relocalisation ou la quasi-délocalisation peut réduire les coûts de transport et la consommation de carburant, mais cela ne protège pas nécessairement les chaînes d'approvisionnement contre les perturbations qui pourraient survenir, quel que soit l'emplacement. La diversification peut être plus importante et les approches multi-sources peuvent garantir une plus grande résilience que les approches qui concentrent la production en un seul endroit, que ce soit dans le pays ou à l'étranger. Surtout pour les petites économies, y compris la plupart de celles couvertes dans cet article, bénéficieraient davantage d'une intégration régionale plus forte plutôt que de viser à réduire le commerce extérieur.
- Le troisième. Exploiter [les données pour le suivi et les réponses des politiques](#). L'utilisation des capacités des données en évolution rapide peut soutenir les efforts visant à prévoir la croissance et à surveiller les tendances de récupération. Les nouvelles sources de données et les possibilités accrues émanant de la numérisation offrent de nombreuses possibilités d'analyser et d'améliorer les politiques. La pandémie a mis en évidence le potentiel des données en temps réel sur les mouvements des navires et le trafic portuaire, ainsi que des informations sur les

horaires de navigation pour générer des systèmes d'alerte précoce pour la croissance économique et le commerce maritime.

- Le quatrième. Permettre des systèmes de transport maritime agiles et résilients. Il est nécessaire d'investir dans la gestion des risques et la préparation aux interventions d'urgence au-delà des pandémies. La pérennité de la chaîne logistique maritime et la gestion des risques nécessitent une plus grande visibilité des opérations de transport porte-à-porte. Fourth, enable agile and resilient maritime transport systems. There is a need to invest in risk management and emergency response preparedness beyond pandemics. Future-proofing the maritime supply chain and managing risks requires greater visibility of door-to-door transport operations.
- Le cinquième. Maintenir l'élan sur la durabilité, l'adaptation au changement climatique et le renforcement de la résilience. L'Organisation maritime internationale (OMI) s'est lancée dans un programme visant à décarboner le transport maritime. Selon la quatrième étude sur les gaz à effet de serre de l'OMI, la part des émissions du transport maritime dans les émissions anthropiques mondiales est passée de 2,76 % en 2012 à 2,89 % en 2018. L'objectif de l'OMI est cependant de réduire les émissions et, finalement, d'atteindre un transport maritime à zéro carbone. La transition énergétique dans le transport maritime est le défi le plus important pour le transport maritime depuis de nombreuses décennies, comparable au passage des navires éoliens aux navires à vapeur, ou des navires à vapeur aux navires à mazout. La transition aura un impact sur les navires et les opérations portuaires, ainsi que sur les marchandises transportées, car actuellement environ 40 % du commerce maritime se compose de produits énergétiques (pétrole, charbon, gaz). En particulier, certains pays d'Afrique du Nord pourraient devenir d'importants futurs fournisseurs de carburants alternatifs pour la future flotte mondiale.
- Le sixième. La pandémie de la COVID-19 a conduit à une nouvelle poussée vers la facilitation du commerce, en particulier des solutions qui nécessitent la [numérisation](#). Dans leurs réponses à la crise, les gouvernements et les autorités portuaires font pression pour des réformes visant à maintenir la fluidité des échanges tout en protégeant les populations, les travailleurs des transports et les agents travaillant dans les ports. Ce serait un erreur de penser qu'il existe une sorte de compromis entre la facilitation des échanges et les contrôles, ou que les gouvernements devraient trouver un équilibre. Le contraire est vrai : pratiquement toutes les mesures de facilitation des échanges qui sont incluses, par exemple, dans l'Accord sur la facilitation des échanges de l'Organisation mondiale du commerce contribuent à : des procédures commerciales plus rapides et plus transparentes, et en même temps une meilleure protection des intérêts publics. Par exemple : en dématérialisant les processus, les données peuvent être transmises plus rapidement et les contacts physiques « sociaux » peuvent être réduits. L'acceptation de copies numériques au lieu d'originaux papier, le traitement préalable à l'arrivée, les paiements électroniques, l'automatisation douanière, l'application de techniques

de gestion des risques et la coopération entre les agences (au sein d'un même pays et avec des partenaires commerciaux) contribuent tous à accélérer les processus de commerce international. Dans le même temps, toutes ces mesures aident également les agences telles que les douanes, le ministère de la santé, le bureau des normes ou la police des frontières à mieux détecter les activités indésirables. Notre [Policy Brief avec un plan d'action en 10 points](#) le dit ainsi : « Faciliter le commerce et le transport de marchandises est devenu plus important que jamais, pour éviter les obstacles logistiques qui conduisent à des pénuries de fournitures nécessaires. Les mesures concrètes proposées dans ce *policy brief* contribuent à faciliter les transports et le commerce et à protéger la population du COVID-19. » Alors que les gouvernements et les organisations régionales ont renforcé la coopération internationale et investi dans de nouvelles réformes de facilitation du commerce et dans la numérisation pendant la crise du Covid-19, les progrès réalisés devraient également contribuer à relancer le commerce international. Il sera important d'évaluer ce qui a fonctionné et ce qui n'a pas fonctionné, afin que nous puissions maintenir les progrès réalisés pendant le confinement.

Ressources

Les informations statistiques incluses dans l'article sont en grande partie tirées des statistiques en ligne de la CNUCED, disponibles à l'adresse <http://stats.unctad.org/maritime>. Les statistiques sont régulièrement mises à jour au fur et à mesure que de nouvelles informations sont disponibles. Les données brutes sous-jacentes proviennent d'un large éventail de sources nationales et internationales, y compris Clarksons Research (<https://sin.clarksons.net>) pour les données de la flotte, MarineTraffic (<https://www.marinetraffic.com>) pour les statistiques concernant les escales portuaires, et le temps dans les port, et MDS Transmodal (<https://www.mdst.co.uk>) pour le déploiement du *Liner Shipping Connectivity Index*.

Les profils maritimes de 230 économies sont disponibles en ligne <https://unctadstat.unctad.org/CountryProfile/MaritimeProfile/en-GB/012/index.html>. Ils sont mis à jour annuellement.

Pour plus de détails sur les indicateurs de performance, les profils de pays et l'impact de la pandémie de la COVID-19, voir CNUCED, *Review of Maritime Transport 2020*, Geneva: <http://unctad.org/RMT>.