



TRIDNews

The monthly newsletter of the Trade and Regional Integration Division

Editorial

African countries are working hard to increase their participation in, and benefits from international trade. Seafaring vessels today carry a significant proportion of global trade; therefore an improvement in maritime connectivity is an important part of the overall strategy to increase trade. This edition of TRIDNews leads with a discussion of the current state of maritime transport. Also, we introduce the latest list of African Trade Policy Centre Work in Progress publications. As ever, all comments are keenly anticipated.

The Editor.

Future Events organized by TRID and ATPC:

1. Following the series of sub-regional meetings to assess the likely impacts of Economic Partnership Agreements (EPAs), TRID and ATPC are organizing a continental meeting on EPAs in Mombasa, Kenya in September this year.
2. TRID and ATPC will organize a high-level brainstorming meeting in November this year; to prepare African countries for the WTO Ministerial summit scheduled for December in Hong Kong.

Maritime Transport and Globalization: Could Africa's Freight Costs be reduced?

By Robert T Lisinge



International trade in goods is mainly conducted by sea. This is especially true for Africa where maritime transport accounts for roughly 95% of international trade. Nevertheless, the freight ratio (freight cost as a percentage of a country's import bill) for African countries remains high at above 10%, compared to the world average of 6.2%. Between 1980 and 2000, the freight ratio for developed countries in general fell from 5.5% to 5.2%; and the ratio for developing countries fell from 10.4% to 8.8%, while Africa's remained constant.

Analyzing the distribution of maritime fleet also demonstrates this marginalization of Africa. In 2003, the continent accounted for only 0.6% of world fleet, compared to 19.6% for Asia. High operating costs and strong competition in maritime transport industry are strong contributing factors to this low percentage. Nevertheless, the main seaports in Africa appear to enjoy extensive maritime transport services, offered by the world's leading ocean carriers. For instance, Delmas, Maersk Sealand, Mediterranean Shipping Company (MSC), Mitsui Lines, P&O NEDLLOYD, and SAF-MARINE, among others, provide services linking different African sub regions to Europe, Asia and North and South America, and Indian Ocean destinations.

One explanation often cited to explain Africa's high freight ratio is the inefficiency of existing operations. Presently, ocean carriers serving most African ports conduct their shipping operations through direct connections, calling several ports on any given voyage, in response to the small cargo base of the ports. In contrast vessels typically stop at three or four major European ports, in order to increase their load factor. The numerous stops in Africa result in long transit times that ultimately translate into substantial costs to the ship owners, which are passed-on to the final consumers.

To address the shortcomings, the multiple-ports call approach system is slowly being phased out in favor of the hub and spoke system, where cargo to a region is delivered first to a primary hub port and then transported to its final destination by sea, rail, road or inland waterways. Similarly, exports from the region is collected in the primary hub, and then transported to final destinations.

The advantage of the hub and spoke system is that it offers cost benefits because of the economies of scale that result from the extended cargo base. However, there are several constraints to the development of hub ports in Africa mainly because most African ports are poorly connected to the hinterland due to poor infrastructure and services. In addition, most ports lack of the requisite infrastructure to accommodate cellular container vessels, with inadequate container handling equipment, inefficient organizational structures and excessive bureaucratic bottlenecks (for more details of these constraints, please see: Robert Lisinge, Trade facilitation to Integrate Africa in the Global Economy, ATPC Work in Progress.)

Overall, the small cargo base of most African countries is the principal reason why their ports have failed to attract lower freight rates and develop into major hubs. This is consistent with the old adage that “ships follow cargo”. Therefore, addressing the above constraints must be complemented by an enlargement of the cargo base of African countries, to create an ideal environment for hub port development. Perhaps the diversification of the economies of African countries would be a step in the right direction in this regard.

The problem of high transport costs in general and maritime transport cost in particular is a major preoccupation of ECA. That is why the commission has recently undertaken a study to identify major maritime routes, which have the potential to be integral parts of efficient land-cum-sea transport routes for trade between major destinations in Africa, Asia, Europe and Latin America, and which could be viable alternatives to traditional sea routes. This study has been undertaken within the framework of a joint project between ECA and the other UN regional commissions on the development of interregional transport linkages.

ATPC Work in Progress documents

1. Preferences commerciale
Andy Mold
2. Peut-on mettre la globalisation au service du développement?
Hakim Ben Hammouda
3. Rapport sur l'évaluation des efforts d'intégration régionale en Afrique en vue de promouvoir le commerce intra-africain.
Mahamat Abdoulahi
4. Le cycle de Doha peut-il bénéficier à l'industrie africaine?
Hakim Ben Hammouda, Mustapha Sadni-Jallab, Stephen Karingi, Romain Pérez
5. Comment sauver le textile maghrébin ?
Hakim Ben Hammouda, Karima Bonemra-Ben Soltane, Nassim Oulmane, Stephen Karingi, Mustapha Sadni-Jallab, Aïssatou Gueye et Abdelilah Ouaqouaq
6. Facilitation du commerce intra-africain
Robert T. Lisinge
7. Facilitating Intra-African Trade: Dismantling the barriers to intra-African trade-
Robert Lisinge
8. Can current market access proposals really stop marginalization of Africa in global trade? A review of African countries' market access
Hakim Ben Hammouda, Mustapha Sadni-Jallab, Rémi Lang, Nassim Oulmane and Romain Perez
9. Assessment of regional integration initiatives to promote intra-African trade
Abdoulahi Mahamat
10. L'accès aux marchés agricoles : une perspective africaine
Hakim Ben Hammouda, Mustapha Sadni-Jallab, Nassim Oulmane, Rémi Lang et Stéphane Karingi
11. Pourquoi l'Afrique s'est-elle marginalisée dans le commerce international ?
Hakim Ben Hammouda

TRIDNews is produced by staff of the Trade and Regional Integration Division, Economic Commission for Africa.

Editor: Andrew Allimadi

If you have any comments on the contents of this newsletter, or would like to contribute to discussions, please contact the editor: Andrew Allimadi, TRID, UNECA, P.O.Box 3001, Addis Ababa, Ethiopia. Tel: +251-1-445237; Fax: +251-1-513830; email: aallimadi@uneca.org



TRIDNews

La revue mensuelle de la Division du Commerce et de l'Intégration Régionale

Editorial

Les pays africains n'épargnent aucun effort pour participer davantage au commerce international et en tirer plus de bénéfices. Aujourd'hui, une part considérable des échanges mondiaux est transportée par les navires de haute mer, d'où l'importance d'une meilleure connectivité maritime dans le cadre d'une stratégie globale d'accroissement du commerce. La présente édition de TRIDNews ouvre un débat sur la situation actuelle du transport maritime. Elle présente également la liste la plus récente des travaux en cours du Centre Africain de Politique Commerciale (CAPC). Comme toujours, vos avis et commentaires sont les bienvenus.

Le Rédacteur en chef

Activités futures de la Division du commerce et de l'intégration régionale et du CAPC

1. À la suite des réunions sous-régionales consacrées à l'évaluation des incidences probables des accords de partenariat économique (APE), la Division et le CAPC organisent une conférence continentale sur les APE à Mombasa (Kenya) en septembre de l'année en cours.

2. La Division et le CAPC organiseront en novembre de l'année en cours une réunion de réflexion de haut niveau pour préparer les pays africains à la Conférence ministérielle de l'OMC prévue en décembre à Hong Kong.

Transport maritime et mondialisation: est-il possible de réduire les coûts du fret en Afrique ?

Par Robert T. Lisinge



Le commerce international des marchandises s'effectue essentiellement par voie maritime. Cela est particulièrement vrai pour l'Afrique où le transport maritime représente environ 95 % de son commerce international. Néanmoins, le ratio du fret (coût du fret en pourcentage de la facture des importations) des pays africains reste élevé (il est supérieur à 10 %), par rapport à la moyenne mondiale qui est de 6,2 %. Entre 1980 et 2000, le ratio du fret des pays développés, dans leur ensemble, a baissé, passant de 5,5 % à 5,2 % et celui des pays en développement a reculé passant de 10,14 % à 8,8 % alors que celui de l'Afrique est resté constant.

L'analyse de la répartition de la flotte maritime confirme également cette marginalisation de l'Afrique. En 2003, le continent ne comptait que 0,6 % de la flotte mondiale, contre 19,6 % pour l'Asie. Les dépenses de fonctionnement élevées et la vive concurrence qui caractérisent le transport maritime sont des facteurs qui contribuent pour beaucoup à cet état de choses. Pourtant, les principaux ports maritimes africains semblent bénéficier de services de transport maritime variés, offerts par les plus grands transporteurs maritimes du monde. Par exemple, Delmas, Maersk Sealand, Mediterranean Shipping Company (MSC), Mitsui Lines, P&O NEDLLOYD et SAFMARINE, entre autres, offrent des services qui relient plusieurs sous-régions de l'Afrique à l'Europe, à l'Asie, à l'Amérique du Nord, à l'Amérique du Sud et à l'océan Indien.

On explique souvent le ratio du fret en Afrique par l'inefficacité des opérations. Actuellement, les transporteurs maritimes qui desservent la plupart des ports africains exploitent leurs navires par des connexions directes, faisant escale dans plusieurs ports lors de chaque voyage, pour répondre à leurs faibles capacités de chargement de marchandises. En sens inverse, les navires font généralement escale dans trois ou quatre grands ports européens, pour relever leurs coefficients de chargement. Les multiples escales effectuées en Afrique entraînent de longs délais de transit qui occasionnent, pour les armateurs, des coûts

substantiels qui sont finalement représentés sur le consommateur final.

Devant ces insuffisances, le mode d'exploitation en escales multipliées cède peu à peu la place à celui du « réseau en étoile », dans lequel les marchandises destinées à une région sont livrées à un grand port d'éclatement puis transportées jusqu'à leur destination finale par voie maritime, ferroviaire, routière ou par voies navigables intérieures. De même, les exportations de la région sont rassemblées dans le port en question puis transportées jusqu'à leur destination finale.

Le « réseau en étoile » a l'avantage de réduire les coûts en raison des économies d'échelle qui résultent de la capacité supplémentaire de chargement ainsi créée. Cependant, le développement de ports d'éclatement en Afrique se heurte à plusieurs contraintes, surtout que la plupart des ports africains sont faiblement reliés à l'arrière-pays en raison des infrastructures et des services qui laissent à désirer. En outre, la plupart des ports ne disposent pas des infrastructures requises pour accueillir les porte-conteneurs cellulaires, n'ont pas suffisamment d'équipements de manutention des conteneurs, ont des structures organisationnelles inefficaces et trop de goulets d'étranglement d'ordre administratif (pour plus de détails sur ces contraintes, voir: Robert Lisinge, Trade facilitation to integrate Africa in the Global Economy, ATPC Work in Progress).

Dans l'ensemble, c'est surtout la faible capacité de chargement de marchandises de la plupart d'entre eux qui explique que les ports africains n'obtiennent pas des taux de fret plus faibles et ne puissent pas devenir de grands ports d'éclatement. Un vieil adage veut en effet que « les navires suivent les marchandises ». Par conséquent, il ne suffira pas de combler les insuffisances citées plus haut, mais également de renforcer les capacités de chargement des pays africains, pour créer un environnement propice au développement de ports d'éclatement. La diversification des économies africaines pourrait constituer à cet égard un pas dans la bonne direction.

Le problème des frais de transport élevés, en général, et du coût du transport maritime, en particulier, est une des grandes préoccupations de la CEA. C'est pourquoi la Commission a récemment entrepris une étude pour identifier les principales routes maritimes qui pourraient être parties intégrantes de liaisons efficaces de transports combinés terre-mer pour les échanges entre les principales destinations en Afrique, en Asie, en Europe et en Amérique latine, et qui pourraient remplacer durablement les routes maritimes traditionnelles. L'étude a été menée dans le cadre d'un projet conjoint entre la CEA et les autres commissions régionales des Nations Unies sur le développement de liaisons interrégionales.

Travaux en cours du Centre africain de politique commerciale

1. Préférences commerciales.
Andy Mold
2. Peut-on mettre la globalisation au service de développement ?
Hakim Ben Hammouda
3. Rapport sur l'évaluation des efforts d'intégration régionale en Afrique en vue de promouvoir le commerce intra-africain.
Mahamat Aboulahi
4. Le Cycle de Doha peut-il bénéficier à l'industrie africaine ?
Hakim Ben Hammouda, Mustapha Sadni-Jallab, Stephen Karingi, Romain Perez
5. Comment sauver le textile maghrebin ?
Hakim Ben Hammouda, Karima Bonemra-Ben Soltane, Nassim Oulmane, Stephen Karingi, Mustapha Sadni-Jallab, Aïssatou Guèye et Abdelilah Ouaqouaq
6. Facilitation du commerce intra-africain.
Robert T. Lisinge
7. Facilitating Intra-African Trade: Dismantling the barriers to intra-African trade.
Robert T. Lisinge
8. Can current market access proposals really stop marginalization of Africa in global trade? A review of African countries' market access.
Hakim Ben Hammouda, Mustapha Sadni-Jallab, Rémi Lang, Nassim Oulmane et Romain Perez
9. Assessment of regional integration initiatives to promote intra-African trade.
Aboulahi Mahamat
10. L'accès aux marchés agricoles: une perspective africaine.
Hakim Ben Hammouda, Mustapha Sadni-Jallab, Nassim Oulmane, Rémi Lang, et Stephen Karingi
11. Pourquoi l'Afrique s'est-elle marginalisée dans le commerce international?
Hakim Ben Hammouda

TRID News est une production de la Division du commerce et de l'intégration régionale de la Commission économique pour l'Afrique.
Rédacteur: Andrew Allimadi.

Pour toute observation sur le contenu de ce bulletin ou contribution, veuillez contacter le rédacteur, Andrew Allimadi, TRID, CEA, BP 3001, Addis-Abeba, Éthiopie. Tél.+251 1 445237; Télécopie: +251 1 510365; e-mail: aallimadi@unece.org