



TRIDNews

The monthly newsletter of the Trade and Regional Integration Division

Version Française

Editorial

Welcome to another volume of TRIDNews and another year of ECA striving to serve Africa better. The big event to close 2005 was the Hong Kong World Trade Organization Ministerial meeting, where, unfortunately, the development objectives retreated further into the periphery. The leading article this month looks at the road ahead for the Doha Round. And speaking of roads, the second article reviews achievements made in the transport sector in Africa over the last year and challenges for 2006. Wishing all our readers a happy new year.

Editor.

policy space for developing countries". The Geneva Update simply called it a "bad deal," stating that: "The Ministerial Declaration has lost all the development promises that were used to launch the Doha Round in 2001. It continues to move the round further away from its initial objectives, as did the July 2004 Framework". This sums the many faces of the Ministerial Declaration.

Some positive aspects include: agreement on end date for phasing out of agricultural export subsidies by 2013; calls for further disciplines on food aid programmes; improved language on Special Products (SPs) and the Special Safeguard Mechanism (SSM); duty and quota free market access for products of Least-Developed Countries (LDCs) (except for the 3% tariff lines that rich countries will be allowed to exclude); and agreement on five product specific special and differential treatment (S&D) provisions for LDCs. The Declaration also includes an ambitious statement from the U.S. about addressing cotton subsidies ahead of the wider agriculture commitments, and the offer of "Aid for Trade", to support trade-related capacity building initiatives.

Another positive development at Hong Kong was the continued desire of developing countries, despite their different interests, to forge alliances, solidarity and collaboration in these negotiations. A new coalition among countries of the African, Caribbean and Pacific States (ACP), African Union (AU) countries, Least Developed Countries (LDCs), the G20, and the G30 resulted in the formation of the G110 Group. This Group will pressure developed countries to ensure that their interests are reflected in the final outcome of the Doha Round.

However, many African countries see the outcome of Hong Kong as a step towards entrenching and perpetuating the inequalities in the current global trading system. The Declaration lost all the "development dimensions" of the Doha Round and has continued the process of placing interests of developed countries at the center of the agenda, contrary

The Hong Kong WTO Ministerial and the Road Ahead

By Cornelius Mwalwanda



The host country Hong Kong (China) declared the Ministerial Conference a resounding success, despite the occasional riots and demonstrations; the WTO

Secretariat points at missed opportunity to ensure that the trade round is completed by 2006 even though progress was made at towards that goal. For the majority of "developed countries", the Conference achieved what had been expected, especially in view of the "recalibration of expectations"; to some countries it was a "qualified success" in that all WTO members came out with something to tell to their constituencies. Many developing countries see it as a "disappointment" for completely ignoring "developmental issues", "special and differential treatment for developing countries" and "issues of

to the original spirit of Doha. Implementation-related issues and concerns have all but disappeared; special and differential treatment reduced to just five proposals for LDCs; and “development” reduced to a “development package” for LDCs. Similarly, agreement to use the Swiss formula in NAMA negotiations and to incorporate Plilateral approaches in trade in services negotiations has placed developing countries a step closer to far reaching trade liberalization commitments, with far-reaching implications on African economies.

The Final Lap of the Doha Round: Challenges Ahead

The first challenge that faces WTO Members is how to bring back the development dimensions of the Doha Work Programme. The development package, as it is currently unfolding, does not address the basic key issues of concern for African countries, who are seeking meaningful reforms to trade rules. These include making “special and differential treatment for developing countries” more effective and operational; implementation-related issues and concerns to be dealt with adequately; and necessary “policy space” to pursue development goals and poverty alleviation strategies.

The second challenge is to ensure that important issues left out of the Hong Kong Declaration are not phased out of the negotiations. This is critical for African countries, as a number of issues of concern to them were not adequately addressed in Hong Kong; a case in point is the introduction of Plilateral approaches in trade in services negotiations, despite objections by these countries. African countries will need to be extensively involved in mapping out the skeletons of what will constitute “modalities” on agricultural and NAMA negotiations and ensure that these modalities incorporate their interests.

Finally, the fact that most developing countries got something small out of Hong Kong, either in the form of a development package, an end date for export subsidies, or improvements in Special Products (SPs) and the Special Safeguard Mechanism (SSM), made it extremely difficult to reject the deal offered at Hong Kong. None of the group of countries were prepared to be seen as the deal breaker. Nonetheless, the challenges for African countries in the nego-

tiations that will ensue will be formidable. African countries will need to be vigilant and proactive in the negotiations that will follow and ensure that the outcome of the Doha Round will not be a global trading system that will perpetuate the existing imbalances and inequalities among WTO Members.

ECA Collaboration with UNDP

As part of ECA’s collaboration with other UN agencies, the director of the Trade and Regional Integration Division, Hakim Ben Hammouda, participated in the advisory board meeting of UNDP regional programme for Africa 13-14 January 2006. The meeting reviewed all UNDP’s trade-related activities on the continent and made recommendations where to lay more emphasis. The UNDP will also continue to support the work of ECA particularly through its support for the African Trade Policy Centre.

TRID Research on mitigating EPAs impacts.

As part of its work on Economic Partnership Agreements, the Trade and Regional Integration Division is conducting research to determine ways of mitigating the possible negative impact for Africa of establishing a free trade area with an economic giant like the European Union. This research is crucial as the EPAs are scheduled to come into effect at the end of 2007. The researchers will look at how African countries with trade agreements with the EU have managed the adjustment costs, benefited from such agreements and mitigated against negative consequences. The teams visited Egypt, Tunisia, Morocco and South Africa to collect data and learn from experiences of these countries during December and January. The final study will be published in March.

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

Transport Development in Africa – A Review of 2005 and Challenges Ahead.

By Robert Tama Lisinge



The grim picture of Africa's transport infrastructure and services is well known, but less known are recent efforts to improve the situation. The year 2005 was particularly eventful in terms of research, advocacy and coordination of efforts by all stakeholders.

Major research findings linking transport to trade, poverty and overall economic development served as useful tools in the advocacy for improved transport infrastructure and services. Economic Commission for Africa's (ECA) work on trade facilitation* shows how inadequate infrastructure and non-physical transport barriers are key contributors to high trading costs and supply side constraints. Reports by the Commission for Africa and the UN Millennium Project further emphasized the importance of transport to economic and social development. ECA, African Development Bank (AfDB), African Union (AU), World Bank, and African Regional Economic Communities (RECs) published a report titled: "Transport and the Millennium Development Goals". The document outlines transport targets and corresponding indicators aimed at contributing to the achievement of the MDGs.

The year also saw a concerted effort to coordinate the transport programmes and projects of African countries, RECs and other organizations involved in the sector. In this regard, ECA, AU, AfDB and sub-Saharan African Transport Policy Programme (SSATP), played prominent roles. For instance, the RECs Transport Coordination Committee (REC-TCC) became operational in 2005. Its main objective is to coordinate the activities of the Regional Integration and Transport component of SSATP, as well as the broader trade and transport related activities of the programme.

Regarding Air transport, African Ministers responsible for the sector adopted a resolution on the implementation of the Yamoussoukro Decision (YD) liberalizing air transport in Africa. Implementation of YD was also discussed, among other issues, at the 11th Aviation & Allied Business Leadership Conference that took place during the year.

The increasing importance accorded to sound transport policy is illustrated by the fact that over 200 participants including 18 Ministers responsible for Transport and Infrastructure in sub Saharan African countries attended the 2005 SSATP Annual General Meeting held in Bamako in November 2005. The Ministers adopted a declaration in which they committed to "integrate regional corridor treaties and relevant international transport conventions into national legislation, and remove all non-physical barriers to transport". The mainstreaming of gender in transport development also emerged as a major innovation in the meeting. Recommendations made in this regard include the creation of a women's network and capacity building of female stakeholders in the transport sector.

While it is clear that some progress was made in 2005 in transport policy development, the same cannot be said with regard to implementation of policy recommendations. Several Action Plans and Way Forwards continue to gather dust, partly due to lack of financial resources, poor technology use, lack of appropriate database, and safety issues including road safety and air transport safety.

These issues will dominate public policy discourse on transport in the months ahead. On its part, ECA will undertake a study on the current status of transport development in Africa. Findings of this study would feed into a symposium on Financing Transport Infrastructure Development in Africa to be jointly organised with AfDB in May 2006 in Burkina Faso. ECA would also undertake preparatory activities for the 4th African Road Safety Congress that it will organise in 2007, as well as for the First United Nations Global Road Safety Week also scheduled for 2007.

Other institutions would also continue to undertake major works on transport development. For instance, the 2006 edition of the AfDB and OECD joint annual publication on Africa - African Economic Outlook - will focus on transport infrastructure and services. Similarly, a chapter of the 2006 edition of the UNCTAD Review of Maritime Transport will be devoted to Africa. Rail transport and inland waterways are also likely to receive more attention this year as its full potential are yet to be exploited in the continent.

*Trade Facilitation to Integrate Africa into the World Economy, ATPC work in progress #4. www.uneca.org/atcp



TRIDNews

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

Editorial

Bienvenue à une nouvelle série Ministérielle de TRIDnews et à une autre nouvelle au cours de laquelle la CEA s'efforcera de mieux servir l'Afrique. Le grand événement qui a clôturé l'année 2005 a été la réunion Ministérielle de l'OMC qui s'est tenue à Hong-Kong. Bien que cela fut bénéfique sur le plan de développement, et surtout avec l'accord sur l'élimination progressive des subventions agricoles d'ici à l'an 2013, beaucoup reste encore à faire en ce qui concerne les autres dimensions de développement soulevés au cours de ce Cycle.

L'article phare de ce mois met l'accent sur l'avenir du Cycle Doha c'est-à-dire la réalisation des objectifs de la session de Doha. Le second article parle des Routes et fait une critique des réalisations qui ont été faites en Afrique dans le secteur de transport durant la dernière année ainsi que les défis à relever pour l'année 2006.

Nous souhaitons une bonne et Heureuse année à tous nos lecteurs.

L'Editeur

La réunion Ministérielle de l'OMC tenue à Hong-Kong et la voie vers l'avenir.



Le pays hôte Hong-kong (Chine) a fait une déclaration au cours de laquelle il a qualifié la conférence Ministérielle de « succès éclatant » et ce en dépit des émeutes et des manifestations occasionnelles.

Le Secrétariat de l'OMC a déploré le fait d'avoir manqué l'occasion de s'assurer que la session des négociations sur le commerce puisse prendre fin d'ici à l'an 2006, bien que des progrès aient été faits dans ce sens. Pour la majorité des « Pays développés », la conférence a répondu à leurs attentes et spécialement en ce qui concerne la « reformulation de ces attentes ». Pour certains pays, elle a été un « franc succès » parce que tous les membres de l'OMC sont sortis de la Conférence avec l'impression d'apporter un message à leur électeurs. Plusieurs Pays en développement sont sortis « déçus » de cette Conférence qu'ils accusent

d'avoir complètement ignoré les « problèmes liés au développement », « au traitement spécial et différencié pour les Pays en développement » et surtout une « politique leur permettant une marge de manœuvre ».

Les informations les plus récentes en provenance de Genève, ont qualifié cette réunion d'une « mauvaise affaire » en ajoutant que: « La Déclaration Ministérielle n'a pas tenu compte de toutes les promesses de développement faites lors du lancement de la réunion sur le Cycle de Doha en 2001. Et plus encore, elle continue à l'éloigner des ses objectifs initiaux comme il en a été le cas lors de la mise en place du cadre de juillet 2004. Ceci donne une opinion assez claire des multiples faces de la Déclaration Ministérielle.

Cependant, il y eut quelques aspects positifs tels que : L'accord sur la date finale de l'élimination progressive des subventions à l'exportation des produits agricoles d'ici à l'an 2013 ; L'appel pour une plus grande discipline en ce qui concerne les programmes d'aide alimentaire ; l'utilisation d'un langage amélioré sur l'appellation des produits spéciaux (SPS) ainsi que la mise en place d'un mécanisme spécial de protection (SSM) ; le libre accès au marché sans restriction tarifaire et quantitative pour les produits provenant des Pays les moins avancés (PMA) (exception faite des 3% des lignes tarifaires dont les Pays riches seront exemptés) ; l'accord sur les cinq produits spécifiques bénéficiant du traitement spécial et différencié pour les PMA. La Déclaration inclut aussi un communiqué ambitieux des Etats-Unis au sujet de la manière d'aborder le problème liée aux subventions de Cotton, au moment où il y avait une préoccupation majeure des engagements sur l'agriculture ainsi que le problème de l'offre « l'aide pour le commerce » qui servira de soutien aux initiatives de renforcement des capacités relatives au commerce.

Un autre développement positif à Hong-Kong a été le désir soutenu des Pays en développement et ce en dépit de leurs différents intérêts, de forger des alliances, de rester solidaire et de continuer à collaborer tout au long de ces négociations. Une nouvelle coalition comprenant les Pays d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique (ACP), des Pays membres de l'Union Africaine (UA), les Pays les moins avancés (LDCS), les Pays du G20 aussi bien que ceux du G30 a conduit à la formation du groupe dénommé G110 ». Ce groupe fera pression sur les Pays développés et s'assurera que leurs intérêts sont reflétés dans les résultats du Cycle de Doha.

Cependant beaucoup des Pays Africains voient les résultats de la Conférence de Hong-Kong comme un pas vers

le renforcement des inégalités dans le système actuel du commerce mondial. La Déclaration ne s'est pas beaucoup étendue sur l'ampleur des problèmes liés au développement tel que stipulé dans le Cycle de Doha, y compris les problèmes et préoccupations liés à la mise en exécution ; et traitement spécial et différencié pour les Pays en développement.

Il en est de même de l'accord sur l'utilisation de la formule Suisse lors des négociations au marché des produits non agricoles (NAMA) et aussi l'incorporation d'approches multilatérales dans l'accès aux négociations du commerce des services dea rapproché les pays en développement des engagements ambitieux sur la libéralisation du commerce, avec comme résultat des implications lourdes de conséquences sur leurs Economies.

L'Etape finale du Cycle de Doha : les défis à relever

Le premier défi auquel les membres de l'OMC font face est de savoir comment rétablir les dimensions de développement du Programme de travail de Doha. L'ensemble des mesures ayant trait au développement tel qu'il est entrain de se dérouler en ce moment ne s'attaque pas aux problèmes de base, sujet de préoccupations des pays africains, qui cherchent plutôt des réformes profondes sur les lois qui réglementent le Commerce.

Ceci implique des actions visant à rendre le traitement spécial et différencié pour les pays en développement plus efficace et opérationnel ; résoudre les problèmes et préoccupations de mise en œuvre de façon convenable ; et de créer l'espace politique nécessaire. Pour la poursuite des objectifs de développement et des stratégies de la réduction de la pauvreté.

Le deuxième défi est de s'assurer que les questions importantes qui avaient été omises lors de la Déclaration de Hong-Kong ne sont pas éliminées des négociations. Ceci est très important pour les Pays Africains parce que plusieurs questions qui les intéressent n'ont pas été traitées d'une façon adéquate pendant la conférence de Hong Kong; un cas typique est celui de l'introduction de l'approches multilatérales dans les négociations sur le commerce et des services, en dépit des objections de la part des Pays concernés. Les Pays Africains ont besoin de s'impliquer davantage dans l'élaboration des projets de ce qui doit constituer « les modalités » les négociations des produits agricoles et l'accès au marché des produits non-agricoles et de s'assurer que ces modalités comportent aussi leurs intérêts.

Les Pays en développement ne sont pas revenus bredouille de la réunion de Hong-Kong. Ils ont pu obtenir quelques avantages sous la forme des mesures à appliquer pour le développement, de la date qui mettra un terme sur les primes à l'exportation ou encore dans l'amélioration qu'ont subi les produits spéciaux (SPS) aussi bien que sous la forme de mécanisme de protection (SSM). Ces mesures ont rendu difficile le rejet de l'accord de Hong-Kong.

Aucun groupe de Pays n'a voulu se faire passer pour un saboteur des accords. Toute fois, les défis des Africains dans les négociations qui suivront leurs seront très profitables. Ils devront faire montre de vigilance et de dynamisme pendant les négociations à venir afin de s'assurer que les résultats de Doha ne seront pas un système de commerce qui perpétuera les déséquilibres et les inégalités qui existent parmi les membres de l'OMC.

La collaboration de la CEA avec le PNUD

Dans le cadre de la collaboration de la CEA avec les autres agences des Nations Unis, le Directeur de la Division du commerce et de l'Intégration Régionale (DCIR), Hakim Ben Hammouda a pris part à la réunion consultative du Conseil d'administration du programme régional pour l'Afrique du PNUD 13 au 14 Janvier 2006. La Réunion a examiné toutes les activités du PNUD sur le Continent liées au commerce et a fait des recommandations sur tous les formes qui méritent un accent particulier.

Le PNUD continuera à supporter le travail de la CEA, en particulier par son soutien au Centre Africain de politique de commerciale.

Les activités de recherche de DCIR pour limiter les impacts des Accords de Partenariat Economique (APE)

Comme partie intégrante de son travail sur les APE, la division du commerce et de l'intégration régionale est entrain de conduire des recherches pour déterminer les moyens de limiter les répercussions négatives possibles pour l'Afrique dans le cadre de l'établissement d'une zone de libre échange avec des puissantes économies telle que l'Union Européenne. Cette recherche est importante car les APE sont programmés pour entrer en vigueur à la fin de l'an 2007. Les chercheurs examineront dont les Pays Africains liés à l'Union Européenne par les accords commerciaux ont géré les coûts d'ajustements, bénéficié de tels accords et en limite les conséquences négatives. Des équipes des chercheurs ont visité l'Egypte, la Tunisie, le Maroc et l'Afrique du Sud au cours des mois de Décembre et de Janvier afin de collecter les données et d'apprendre à des expériences des autres Pays. Le rapport final de l'étude sera publié au mois de Mars.

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@uneca.org

Le développement du Transport en Afrique Une étude de l'année 2005 et les défis à relever .

Par Robert Tama Lisinge



L'image sombre de l'infrastructure et les services de transport en Afrique est bien connue , mais les récents efforts en vue d'améliorer la situation sont moins connus. L'année 2005 a particulièrement été riche en événements en termes de recherches, de plaidoyers et de coordination des efforts de la part

des parties prenantes.

Les principales conclusions tirées des recherches établissant un lien entre le Transport, la pauvreté et le développement économique en général ont servi d'outils nécessaires lors des plaidoyers en faveur de l'infrastructure et des services de transport améliorés. Le travail de la commission Economique pour l'Afrique (CEA) sur la facilitation du commerce, montre combien les infrastructures inadéquates et les barrières non- physiques de transport sur le renchérissement influent sur des coûts de transaction sur le problème de contraintes de production. Les rapports faits par la commission pour l'Afrique et ainsi que le projet du Millénaire des Nations Unies ont mis l'accent sur l'importance du transport dans le développement économique et social.

La CEA , la Banque Africaine de développement , l'Union Africaine, la Banque Mondiale ainsi que les communautés régionales africaines (CER) ont publié un rapport intitulé : « Le transport et les Objectifs de Développement du Millénaire » . Ce document donne un aperçu des objectifs de Transport ainsi que les indicateurs correspondants dont le but est de contribuer à la réalisation des objectifs de développements du Millénaire.

Cette année a aussi été le témoin d'un effort concerté pour coordonner les programmes de transport et des projets des Pays Africains, des CER et d'autres organisations impliqués dans le secteur.

A cet égard , la CEA , l'UA , la BDA , l'organisation qui s'occupe de la politique de programme de transport en Afrique au Sud du Sahara ont joué un rôle de premier plan . A titre d'exemple, le Comité de coordination de Transport du CER (CER-CCT) est devenu opérationnel en 2005. Son objectif principal est de coordonner les activités des composantes d'Intégration régionale, et Transport de SSATP tout comme les activités relatives au commerce et au transport au sens le plus large du programme.

En ce qui concerne le transport aérien, les Ministres Africains responsables du secteur ont adopté une résolution sur la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro visant à libéraliser le transport aérien en Afrique. La mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro a fait l'objet

entre autres questions de discussions lors de la 11ème Conférence sur l'Aviation et des Chefs d'entreprises associés qui a eu lieu au cours de cette année.

L'importance croissante accordée à une bonne politique de transport est illustrée par le fait que plus de 200 participants, y compris les 18 Ministres responsables de transport et des infrastructures dans les Pays au Sud du Sahara ont pris part à la réunion générale annuelle qui s'est tenue à Bamako en Novembre 2005.

Les Ministres ont adopté une Déclaration dans laquelle ils se sont engagés à incorporer les traités sur le corridor régional ainsi que des conventions pertinentes de transport international dans la législation nationale, et de supprimer toutes les barrières non physiques au transport. La mise compte de la dimension de genre dans le problème développement de transport est apparue comme une innovation majeure au cours de cette réunion. Des recommandations faites à ce sujet incluent la création d'un réseau de femmes et le renforcement des capacités des femmes parties prenantes dans le secteur de transport.

Alors qu'il est clair que certains progrès ont été faits en 2005 dans le développement des politiques de transport , on ne peut pas en dire autant en ce qui concerne la mise en œuvre des recommandations en matière de politiques. Plusieurs plans d'action ainsi que les voies à suivre risquent de tomber partiellement dans l'oubli en partie à cause de manque des ressources financières, d'une faible utilisation de la technologie , du manque d'une base des données appropriée , et des problèmes de sécurité dont la sécurité routière et aérienne .

Ces questions domineront les discours des politiques publiques dans les mois à venir. La CEA, pour sa part, entreprendra une étude sur le statut actuel de développement de transport en Afrique. Les conclusions de cette étude seront utilisées lors du Symposium sur le financement du développement des infrastructures de transport en Afrique qui sera organisé conjointement avec la Banque Africaine de développement au Burkina Faso en mai 2006 . La CEA se chargera des activités préparatoires au 4ème Congrès sur la sécurité des routière en Afrique qu'elle organisera en 2007. Il en sera de même de la semaine de la première Conférence Mondiale des Nations Unies sur la sécurité routière globale programmée pour l'an 2007.

D'autres institutions continueront à entreprendre des travaux importants sur le développement des transports. A titre d'exemple, l'édition 2006 de la publication annuelle conjointe de l'OECD et de la BAD sur l'Afrique : «Les Perspectives économiques Africaines » mettra l'accent sur les infrastructures et les services de transport. De même, une section de l'Edition 2006 de UNCTA de l'étude de la CNUCED sur le Transport maritime sera consacrée à l'Afrique Le transport ferroviaire et le transport par voies navigables recevront probablement plus d'attention cette année étant donné que leurs potentialités ne sont pas encore pleinement exploitées dans le Continent .