



# TRIDNews

The monthly newsletter of the Trade and Regional Integration Division

Editorial

This promises to be a very busy year for ECA's Trade and Regional Integration Division (TRID) and African Trade Policy Centre (ATPC). Heading the agenda is the Doha Round of multilateral trade negotiations, due for completion in December this year. Another big issue is continuing negotiations for a new Economic Partnership Agreement between the European Union (EU) and African, Caribbean and Pacific (ACP) countries. TRIDNews will keep you informed of the progress of both events. This year will also see an important UN summit to review progress towards attaining the millennium development goals (MDGs). The transport sector will play an important role in fulfilling MDGs, and this edition of TRIDNews leads with an article on transport.

In September this year, the UN General Assembly will review progress towards achieving the MDGs and deliberate on actions that need to be taken to ensure that all targets are met by 2015. Ahead of this important UN summit, preparations are well under way by several stakeholders, including the Civil Society, volunteers, and youths, to ensure that their views are fed into the discussion at the summit. This will provide an ideal opportunity to review the role that transport can play in delivering the MDGs.

Transport can contribute to the achievement of the MDGs in several important ways. For instance, better transport infrastructure and services will create access to markets and provide opportunities for poor people, especially in rural areas, to sell their labour and products. It also enables access to schools, makes it possible for teachers to commute from towns to village schools, and enables local authorities to establish new schools and recruit more teachers. Moreover, provision of all-season basic roads and transport services facilitates access to health centres and reduces vulnerability and severity of the impacts of household-level risks such as medical emergencies.

Adequate transport infrastructure and services also contribute to economic growth in several ways. It lowers production and transaction costs, thus reducing consumer prices for imported and domestically produced goods. Lower costs will increase the competitiveness of exports leading to expanded trade. In many African countries, women are the principal producers and marketers of food. They rely on head loading to transport their produce to markets. Reducing the transport burden of rural women would release their time and energy for more productive and socially beneficial activities.

A reliable transportation system also helps a country to respond to economic and natural shocks, such as major losses of export demand and droughts. In rural areas, the impact of famine can

## Improved Transport Infrastructure and Services will Accelerate Drive to MDGs.

Robert Tama Lisinge



In a concerted effort to free all men, women and children from abject and dehumanizing poverty, world leaders, at the United Nations Millennium Summit in September 2000, declared 8 Millennium Development Goals (MDGs).

These goals, which have since become a major development framework, set clear targets to eradicate extreme poverty and hunger; achieve universal primary education; promote gender equality and empower women; reduce child mortality; improve maternal health; combat HIV/AIDS, malaria and other diseases; ensure environmental sustainability; and develop a global partnership for development.

be substantially reduced if food can be moved from areas with surplus to those with deficit.

Transport is clearly a cross cutting sector and all the present MDGs share important transport linkages. However, the absence of specific transport goals, targets or indicators results in a lack of ownership, and therefore a lack of thus leadership in transport development within the framework of the Millennium Declaration. Overall, providing adequate transport infrastructure and services may not automatically solve the problem of poverty in Africa, but as long as mobility and accessibility remain at the present low level, it is highly unlikely that the MDGs would be achieved.

Ongoing efforts to mainstream the role of transport in achieving the MDGs must therefore be encouraged. In this connection, the African Union (AU), Economic Commission for Africa (ECA) and the sub-Saharan African Transport Policy Programme (SSATP) will jointly organize a meeting of African Ministers of Transport and Infrastructure in April this year in Addis Ababa, Ethiopia. The outcome of the meeting would be passed on to African Heads of State for their endorsement before being forwarded for consideration by the 2005 UN Summit on MDGs.

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

## Future events and publications

The African Trade Policy Centre and the Trade and Regional Integration Division of ECA have a busy agenda of research and policy advice for the coming year. One of the major issues of the year will be acceleration of negotiations for a new Economic Partnership Agreement (EPAs) between the EU and ACP countries. TRID and ATPC will publish results of research on the likely impact of EPAs on African countries during the month of February. Also, the Doha Round of multilateral trade negotiations are due for completion at the end of this year. TRID and ATPC will continue to provide advisory services to African trade negotiators, and publish research papers on the Doha Round. Forthcoming titles include the following:

1. Le Doha Round entre Promesses, Désillusion et Résignation.
2. Economic and Welfare Impacts of the EU-Africa Economic Partnership Agreements
3. Assessing the consequences of the Economic Partnership Agreement on the Rwandan economy
4. Unrestricted Market Access for Sub-Saharan Africa: Important Benefits with Little Cost to the QUAD
5. Evaluation de l'impact de l'accord de partenariat économique entre les pays de la CEMAC et l'Union européenne.
6. The Functioning of European Agricultural Markets And Impact on Africa's Agriculture
7. Trade Preferences and Africa: The state of play and the issues at stake

If you are interested in any of the above titles, please get in touch with the editor of TRIDNews.



# TRIDNews

La revue mensuelle de la Division de l'intégration et de la coopération

Editorial

L'année en cours s'annonce très riche en activités pour la Division du commerce et de l'intégration régionale (TRID) et pour le Centre africain des politiques commerciales de la CEA, qui accorderont une attention particulière au Cycle des négociations commerciales multilatérales de Doha, dont la fin est prévue pour décembre de cette année. La Division et le Centre travailleront également sur la poursuite des négociations en vue d'un nouvel accord de partenariat économique entre l'Union européenne et les pays d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique (ACP) et TRIDNews vous tiendra informés des travaux menés en ce qui concerne ces deux questions. Cette année verra également la tenue d'un important sommet de l'ONU consacré à l'évaluation des progrès accomplis dans la mise en œuvre des Objectifs du Millénaire pour le développement (OMD). Le transport étant appelé à jouer un rôle éminent dans la réalisation de ces Objectifs, le présent numéro de TRIDNews s'ouvrira avec un article sur ce sujet.

## L'amélioration des infrastructures et des services de transport, gage d'une réalisation rapide des OMD.

*Par Robert Tama Lisinge*



Dans un effort concerté pour délivrer les hommes, les femmes et les enfants de la misère, phénomène abject et déshumanisant, les dirigeants de la planète ont, à l'occasion du Sommet du Millénaire

des Nations Unies tenu à New York en septembre 2000, proclamé huit Objectifs du Millénaire pour le développement (OMD). Ces Objectifs, qui constituent désormais un cadre de développement majeur, définissent des actions spécifiques susceptibles de réduire l'extrême pauvreté et la faim, d'assurer l'éducation primaire pour tous, de promouvoir

l'égalité des sexes et l'autonomisation des femmes, de réduire la mortalité infantile, d'améliorer la santé maternelle, de combattre le VIH/sida, le paludisme et d'autres maladies, d'assurer un environnement durable et de mettre en place un partenariat mondial pour le développement.

L'Assemblée générale des Nations Unies procédera, en septembre de l'année en cours, à l'évaluation des progrès accomplis dans la mise en œuvre des OMD et débatera des mesures à prendre en vue d'assurer leur réalisation d'ici à l'an 2015. Les préparatifs de cet important sommet sont bien avancés et engagent de nombreuses parties prenantes, dont la société civile, les volontaires et les jeunes, qui tiennent à s'assurer que leurs points de vue seront pris en compte dans les discussions prévues au sommet. Ce sera une occasion idéale d'examiner dans quelle mesure le transport peut contribuer à la réalisation des OMD.

Le transport peut beaucoup contribuer à la réalisation des OMD. Ainsi, de meilleures infrastructures et services de transport facilitent l'accès aux marchés et permettent aux populations démunies, celles des zones rurales en particulier, de vendre leur force de travail et leurs productions. Ils facilitent également l'accès à l'école, permettent aux enseignants de faire la navette entre les villes et les écoles de village, ainsi qu'aux autorités locales de créer de nouveaux établissements scolaires et de recruter davantage d'enseignants. Par ailleurs, des infrastructures routières et des services de transport de base praticables en toutes saisons facilitent l'accès aux centres de santé, réduisant ainsi la gravité et l'impact des accidents domestiques tels que les urgences médicales.

Des infrastructures et services de transports adéquats contribuent également à la croissance économique de bien des manières : ils réduisent les coûts de production et de transaction et, partant, les prix au consommateur tant pour les produits importés que pour ceux produits localement. Des coûts réduits renfor-

cent la compétitivité des exportations et favorisent l'expansion des échanges. Dans la plupart des pays africains, les femmes sont les principaux agents de production et de commercialisation des produits alimentaires. Elles acheminent leurs produits vers le marché en les portant sur la tête. Aussi, débarrasser les femmes rurales de cette tâche leur permettrait-il de disposer de plus de temps et d'énergie pour s'adonner à des activités plus productives et socialement plus bénéfiques.

Un système de transport fiable permet également à un pays de faire face à des calamités économiques et naturelles telles qu'une baisse sensible de la demande à l'exportation ou la sécheresse. Dans les zones rurales, l'impact de la famine pourra être considérablement réduit si les produits alimentaires peuvent être acheminés des zones excédentaires vers les zones déficitaires.

Il est évident que le transport a un impact transversal important sur tous les OMD. Cependant, l'absence d'objectifs ou d'indicateurs spécifiques en matière de transport a pour conséquence un manque d'implication et de direction dans le développement du transport, dans le cadre de la Déclaration du Millénaire. En somme, des infrastructures et des services de transport adéquats ne résoudraient pas nécessairement le problème de pauvreté en Afrique ; mais aussi longtemps que la mobilité et l'accessibilité ne se seront pas améliorées, la réalisation des OMD restera hautement improbable.

Les efforts déployés pour faire jouer au transport un rôle important dans la réalisation des OMD doivent être poursuivis. A cet égard, l'Union africaine (UA), la Commission économique pour l'Afrique (CEA) et le Programme de politiques de transport en Afrique subsaharienne (SSATP), organiseront conjointement, en avril prochain à Addis-Abeba, une réunion des ministres africains des transports et des infrastructures. Les conclusions de cette réunion seront présentées, pour adoption, aux chefs d'État africains avant d'être soumises en 2005, à l'appréciation du Sommet de l'ONU sur les OMD.

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

## Événements et publications à venir

Le Centre africain des politiques commerciales et la Division du commerce et de l'intégration régionale de la CEA ont un programme très chargé de recherche et de conseils en politique pour l'année prochaine. L'accélération des négociations pour un nouvel accord de partenariat économique entre l'UE et les pays ACP (APE) constitue un des thèmes majeurs de l'année. La Division et le Centre publieront, au mois de février, les résultats des recherches concernant les incidences probables de l'APE sur les pays africains. Par ailleurs, la fin du Cycle des négociations commerciales multilatérales de Doha est prévue pour la fin de cette année.

La Division du commerce et de l'intégration régionale et le Centre africain des politiques commerciales continueront à dispenser leurs services de conseil aux négociateurs commerciaux africains et à publier des études sur le Cycle de Doha. Les titres suivants seront publiés prochainement:

1. Le Doha Round entre Promesses, Désillusion et Résignation.
2. Economic and Welfare Impacts of the EU-Africa Economic Partnership Agreements
3. Assessing the consequences of the Economic Partnership Agreement on the Rwandan Economy
4. Unrestricted Markets Access for Sub-Saharan Africa: Important benefits with little cost to the QUAD
5. Évaluation de l'Impact de l'Accord de partenariat économique entre les pays de la CEMAC et l'Union Européenne
6. The functioning of European Agricultural Markets And Impact on Africa's Agriculture
7. Trade preference and africa: The State of play and the issues at stake

Si vous êtes intéressé par un de ces titres, prière de vous adresser au rédacteur en chef de TRIDNews.