



Regional Integration Assessed

The Economic Commission for Africa (ECA) this month launched the first comprehensive major study of regional integration in Africa, titled Assessing Regional Integration in Africa (ARIA). The report examines efforts made by African peoples, governments and other institutions from the early years up to the establishment of the African Union in 2000. It draws some sobering conclusions on progress so far and makes recommendations for accelerating the process. The report can be downloaded from the the eca web site at www.uneca.org/aria and I once again, invite our readers to send us their comments.

Editor.

ECA publishes groundbreaking study on Integration in Africa

The Economic Commission for Africa (ECA) on Wednesday 14th July 2004, published the first comprehensive report on regional integration efforts in Africa. The report, called Assessing Regional Integration in Africa (ARIA), analyses efforts made by African countries to integrate their economies from the early years, particularly from the time the Abuja Treaty establishing the African Economic Community came into force in 1994, up to the creation of the African Union (AU) in 2000.

In the report ECA examines the wide array of institutions and protocols that have been established and/or signed by African countries to foster regional integration. Some of the key institutions include fourteen regional economic communities (RECs) and associated entities such as the West African Monetary Institute (WAMI) and the Preferential



Left to right: Rawda Omar-Clinton, Hakim Ben Hammouda, Daniel Tanoë and Bénédicte Walter of ECA, at the launch of ARIA to Addis Ababa based media.

Trade Area's Development Bank. Numerous protocols have been signed covering areas such as linking transport and telecommunications infrastructure, the free mobility of labour and capital between countries and mechanisms for monetary convergence. However, results so far have not been commensurate with the efforts deployed. Intra-African trade remains very low at about 10% of its total trade.

One key observation is that the amount of resources, both human and financial, applied to the integration effort has been insufficient to match the ambitions outlined by African

To next page

From page 1



Some members of the media and ECA staff at the ARIA launch in Addis Ababa, Ethiopia.

political leaders. ARIA finds that a substantial resource gap exists between the mandate of the RECs and their capacity to deliver, based on resources and staffing.

ARIA is divided into two parts. Part I fleshes out the imperative of integration as a strategy to engender transformation and growth payoffs for Africa, advancing both economic and political supporting arguments. It raises some of the critical institutional challenges facing the process and highlights priorities for urgent action so that the new AU can live to its expectation of accelerating Africa's integration. Among the priorities is the imperative to strengthen and empower the RECs as the nerve centres for the AU. Integration of markets, infrastructure and institutions will also require efficient regional and sub-regional market-supporting standards, policies, rules, and regulations.

Part II of ARIA assesses integration in the sectors of trade, money and finance, infrastructure, manufacturing, etc. It also addresses cross-cutting issues including peace and security, HIV/AIDs and Gender. Each of the sectoral chapters provides a Way Forward as to what needs to be done to enhance progress in the sector. The report can be obtained by writing to TRIDNews.

From page 3

development in Africa. Accordingly, TRID is currently undertaking a study on best practices related to the privatization, commercialization and corporatisation of road, rail, air, and maritime transport services in the continent.

Although private participation in infrastructure is no panacea, going back the old ways is not viable option. The challenge is therefore to develop strategies to reduce the chances of failure of private infrastructure schemes. This would include, developing sound regulatory regimes and strengthening regulatory capacity; improving the efficiency and accountability of service provision through sound contract design; ensuring the transparency of privatization or award processes; developing local financial markets; and reducing transaction and bidding costs of infrastructure projects, which are typically quite high.

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

Reinventing the Wheel: Private Sector involvement in transport infrastructure development.

By Robert T. Lisinge.



Traditionally, the construction and operation of transport infrastructure has been dominated by the public sector. However, in recent years, there has been a surge in demand for private financing of infrastructure. According to World Bank sources, between 1990 and 1999, \$61 billion of private investment was committed to 279 projects in 26 developing countries, comprising 34,369 km of toll highways, bridges, and tunnels.

The surge in demand for private sector financing of transport infrastructure has been due to, inter alia, the lack of government financial resources to maintain appropriate levels of investment both in the expansion and/or rehabilitation/maintenance of infrastructure services; new demands, both in terms of sophistication and broad spectrum of infrastructure services, from the population and the business so as to benefit from local and international markets; decline in concessional aid (both bilateral and multilateral) for infrastructural projects; and dissatisfaction from the local population with the low level of existing infrastructure and services which has been principally due to inefficient public sector administration.

A wide spectrum of strategies has been employed in connection to private sector participation in transport infrastructure and service provisions. Generally, the strategies commonly used may be classified into two

groups, namely: those that retain public ownership of the assets while contracting out management, operation, and even investments, and those that involve at least partial or temporary private ownership of assets. The first group includes service contracts, management contracts, lease arrangements, and concessions. The second group includes: Build-Own-Operate-Transfer contracts and its variations (BOOT), and reverse BOOT (whereby the public entity builds the infrastructure and progressively transfers it to the private sector); joint ownership or mixed companies, and outright sale or divestiture.

South Africa and Mozambique are two African countries that have successfully involved the private sector in transport infrastructure development. Toll roads have existed in South Africa since the 1980s and today the country has the unique experience of having part of its 2500km of toll road network operated by the public sector while the private sector operates the rest. Examples of toll roads in South Africa include, the N3 and N4, Chapman's Peak Drive toll road, and the Western Cape toll road. The direct benefit from the N3 and N4 toll road concessions is a saving of \$50 million per annum in capital and maintenance expenditure.

The N4 toll road linking Maputo in Mozambique to Witbank in South Africa is another good example of private sector involvement in infrastructure development. Between 2000 and 2004, the number of vehicles using the road has increased from around 13,000 to 25,000 per day.

The ECA recognizes the importance of private sector participation in infrastructure

Continued on page 2



Évaluation de l'intégration régionale

La Commission économique pour l'Afrique (CEA) a publié ce mois-ci la première grande étude complète sur l'intégration régionale en Afrique. Intitulée État de l'intégration régionale en Afrique, elle analyse les actions menées dès le début par les populations, les gouvernements et les institutions, jusqu'à la création de l'Union africaine en 2000. En ce qui concerne les progrès réalisés jusqu'à présent, elle tire des conclusions qui n'incitent guère à l'optimisme et formule des recommandations pour faire accélérer le processus. L'étude peut être téléchargée sur le site Web de la CEA : www.uneca.org/aria et j'invite encore une fois nos lecteurs à nous faire part de leurs commentaires.

La Rédaction.

La CEA publie une étude inédite sur l'intégration en Afrique.

Le mercredi 14 juillet 2004, la CEA a publié la première étude complète portant sur les efforts d'intégration régionale en Afrique. Intitulé État de l'intégration régionale en Afrique, elle analyse les efforts déployés dès le début par les pays africains pour intégrer leurs économies, en particulier depuis l'entrée en vigueur en 1994 du Traité d'Abuja portant création de la Communauté économique africaine, jusqu'à la création de l'Union africaine (UA) en 2000.

Dans cette étude, les experts de la CEA passent en revue le nombre impressionnant d'institutions que les pays africains ont créées ou de protocoles qu'ils ont signés pour promouvoir l'intégration régionale. Au nombre des principales institutions on compte quatorze communautés économiques régionales (CER) et des organismes



De gauche à droite: Rawda Omar-Clinton, Hakim Ben Hammouda, Daniel Tanoë et Bénédicte Walter de la CEA, au lancement médiatique du Rapport sur l'intégration régionale en Afrique.

connexes tels que l'Institut monétaire de l'Afrique de l'Ouest (IMAO) ou la Banque de développement de la Zone d'échanges préférentiels. De nombreux protocoles ont été signés dans des domaines tels que la liaison des infrastructures de transport et de télécommunication, la libre circulation de la main-d'œuvre et des capitaux entre les pays ou les mécanismes de convergence monétaire. Toutefois, les résultats obtenus jusqu'ici ne sont pas à la mesure des efforts consentis. Le volume du commerce intra-africain

Suite de la page 1

demeure très faible et ne représente qu'environ 10% de la totalité des échanges du continent.

Il ressort de l'étude que le volume des ressources, tant humaines que financières, consacrées aux efforts d'intégration n'a pas permis de réaliser les ambitions que nourrissaient les dirigeants africains. Le décalage est grand entre le mandat dévolu aux communautés économiques régionales et leurs capacités d'exécution, compte tenu des ressources et du personnel dont elles disposent.

L'étude comprend deux parties: la première démontre, arguments économiques et politiques à l'appui, la nécessité impérieuse de l'intégration pour assurer la transformation et la croissance des économies africaines. Les défis institutionnels à relever sur la voie de l'intégration sont identifiés, ainsi que les domaines dans lesquels une action prioritaire est nécessaire pour que l'Union africaine réponde à l'attente de tous en accélérant l'intégration de l'Afrique. Il est ainsi recommandé de renforcer les CER et d'en faire les centres nerveux de l'UA. Il est également préconisé d'élaborer des normes, politiques, règles et règlements efficaces de soutien des marchés, aux niveaux régional et sous-régional, pour permettre l'intégration des marchés, des infrastructures et des institutions. La deuxième partie de l'étude évalue les efforts d'intégration entrepris, dans les domaines du commerce, des questions monétaires et financières, des infrastructures, des industries manufacturières etc. L'étude se penche également sur des questions intersectorielles, notamment la paix et la



Des journalistes et des employés de la CEA au lancement du Rapport sur l'intégration régionale en Afrique, à Addis-Abeba, Éthiopie.

sécurité, le VIH/sida et l'égalité entre les sexes. Chaque chapitre comprend une section sur «la voie à suivre» pour accélérer les progrès dans le domaine concerné. Pour avoir une copie du rapport, veuillez écrire à TRIDNEWS.

Suite de la page 3

panacée, il n'est pas non plus envisageable de retourner aux pratiques anciennes. Le défi, par-conséquent, est de définir des stratégies permettant de réduire les risques d'échec de projets d'infrastructure du secteur privé. Il faudrait, pour ce faire, mettre en place des cadres réglementaires judicieux et renforcer le pouvoir de réglementation ; accroître l'efficacité et l'obligation redditionnelle en matière de prestation de services en établissant des contrats satisfaisants; garantir la transparence des processus de privatisation ou d'octroi des marchés ; créer des marchés financiers locaux ; et réduire les coûts de transaction et de soumission des projets d'infrastructure, qui sont généralement très élevés.

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

Réinventer la roue : la participation du secteur privé au développement des infrastructures du transport.

Par Robert T. Lisinge.



La construction et l'exploitation des infrastructures de transport ont toujours été dominées par le secteur public. Toutefois, depuis quelques années, la demande de financement de ces infrastructures par le secteur privé connaît une forte augmentation. D'après la Banque mondiale, entre 1990 et 1999, des investissements privés d'un montant de 61 milliards de dollars des États-Unis ont été affectés à 279 projets dans 26 pays en développement, notamment pour la construction de 34 369 kilomètres d'autoroutes à péage, de ponts et de tunnels.

Cette montée de la demande de financement des infrastructures de transport par le secteur privé est due, entre autres, au fait que les gouvernements ne disposent pas des ressources financières nécessaires au maintien du niveau d'investissement requis pour l'expansion et/ou la rénovation ou l'entretien de ces infrastructures ; aux demandes nouvelles à la fois en termes de technicité et de diversification des services relatifs aux infrastructures, formulées par la population et les milieux d'affaires voulant profiter des marchés locaux comme des marchés internationaux ; à la baisse de l'aide concessionnelle multilatérale que bilatérale au titre des projets d'infrastructure; et au mécontentement des populations locales face au niveau dérisoire des infrastructures et des services existants du fait de la mauvaise gestion du secteur public.

De nombreuses stratégies ont été employées en vue de la participation du secteur privé à la mise en place des infrastructures de transport et à la prestation de services de transport. Ces stratégies peuvent être classées en deux catégories : celle dans laquelle les biens demeurent une propriété publique, mais dont la gestion, l'exploitation et même les investissements sont assurés en sous-traitance et celle dans laquelle le secteur privé est propriétaire,

au moins partiellement ou temporairement, des biens en question. La première catégorie comprend des contrats de louage de services, de gestion, de location et des concessions. La seconde catégorie comprend des contrats de construction-exploitation-propriété-transfert (CEPT) et leurs variantes, ainsi que des contrats de CEPT inversés aux termes desquels, le groupe public construit l'infrastructure et la transfère progressivement au secteur privé ; des accords de propriété conjointe (ou entreprises mixtes), de vente à terme ou de cession.

L'Afrique du Sud et le Mozambique sont deux exemples de pays africains ayant réussi à faire participer le secteur privé au développement de l'infrastructure des transports. Les routes à péage existent en Afrique du Sud depuis les années 1980 et aujourd'hui, fait unique, le réseau de 2 500 km de routes à péage de ce pays est exploité conjointement par le secteur public et privé. On peut citer en Afrique du Sud les routes à péage suivantes : la N3, la N4, Chapman's Peak Drive et celle de l'Ouest de la province du Cap. La concession des routes à péage N3 et N4 a pour avantage direct une économie de 50 millions de dollars des États-Unis par an sur les dépenses d'équipement et entretien.

La route à péage N4, qui relie Maputo à Witbank, en Afrique du Sud, est aussi un bon exemple de la participation du secteur privé. Entre 2000 et 2004, le nombre de véhicules empruntant cette route est passé d'environ 13 000 à 25 000 par jour.

La CEA reconnaît l'importance de la participation du secteur privé au développement des infrastructures en Afrique. C'est pourquoi la Division du commerce et de l'intégration régionale (DCIR) réalise à l'heure actuelle une étude sur les meilleures pratiques en matière de privatisation, de commercialisation et de corporatisation des services de transports routier, ferroviaire, aérien et maritime dans la région.

Bien que la participation du secteur privé à la mise en place des infrastructures ne soit pas la

Suite page 2